


3 1761 11554801 8





Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

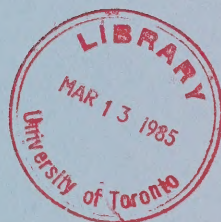
<https://archive.org/details/31761115548018>

Tariff Board

77



1985-86 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1985

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1986-III-18

Canada: \$3.00

ISBN 0-660-52928-9

Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice

1985-86 Estimates

Part III

Tariff Board



Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts provided as an aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.



Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4
--	---

Extracts from Volume II of the Public Accounts	5
--	---

Section I

Program Overview

A.	Plans for 1985-86	
1.	Highlights	6
2.	Financial Summary by Activity	7
B.	Recent Performance	
1.	Highlights	8
2.	Review of Financial Performance	8
C.	Background	
1.	Introduction	9
2.	Legal Mandate	9
3.	Program Objective	9
4.	Program Organization for Delivery	9
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	10
2.	Initiatives	10
3.	Update on Previously Reported Initiatives	10
4.	Program Effectiveness	11

Section II

Analysis by Activity

A.	Appeals	12
B.	References	14
C.	Administration	16

Section III

Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	18
2.	Personnel Expenditures	19
B.	Cost Analysis	19



**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$2,430,000 in support of the Tariff Board. The remaining expenditures, estimated at \$268,000 will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
Tariff Board			
35	Program expenditures	2,430	2,125
(S)	Contributions to employee benefit plans	268	224
Total Program		2,698	2,349

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
Tariff Board		
35	Tariff Board - Program expenditures	2,430,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates			Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital		
Appeals	9	560	....	560	529
References	26	1,715	....	1,715	1,416
Administration	6	410	13	423	404
	41	2,685	13	2,698	2,349

Extract from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 30 - Program expenditures	1,544,000	1,544,000	1,428,230
Statutory - Salaries of the Members of the Tariff Board (Tariff Board Act)	494,000	443,419	443,419
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	214,000	239,000	239,000
Total Program	2,252,000	2,226,419	2,110,649

Section I

Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

During 1985-86 the Tariff Board has the following goals:

- to continue investigations into safeguard petitions under Reference 158, pertaining to the General Preferential Tariff, to complete the public inquiry and investigation into the Harmonized System of Customs Classification (Reference 163), and to undertake a public review of a further extension of the Orders-in-Council excluding colour television receiving sets (Reference 160) and rubber footwear (Reference 161) from the General Preferential Tariff (see page 14);
- to process and/or adjudicate approximately 170 appeals registered with the Board from rulings made by the Deputy Minister of National Revenue for Customs and Excise (see page 12); and
- to maintain a hearing turnover rate so as to increase the ratio of appeals heard within six months of date of appeal to total appeals (see page 13).

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast* 1984-85	Change	For Details See Page
Appeals	560	529	31	12
References	1,715	1,416	299	14
Administration	423	404	19	16
	2,698	2,349	349	
Authorized person-years	41	41	-	

*There has been no change from the 1984-85 Main Estimates (see extracts from Part II of the Estimates on page 4).

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are \$349 thousand or 15% greater than the 1984-85 forecast expenditures. The increase is required for the public inquiry and study by the Board of the draft schedule of a new system of classifying imports for customs duty purposes. This new tariff classification would replace the current system in operation under "An Act Respecting the Duties of Customs", called the Customs Tariff and its Schedules. The new schedule under study is based on the Harmonized Commodity Description and Coding System, approved by the Customs Cooperation Council, of which Canada is a member.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1983-84 are:

- The completion of Reference 159 "Customs Valuation", the continuation of the Board's inquiry into "Made/Not Made in Canada", Reference 157 and into "General Preferential Tariff Safeguard Petitions", Reference 158. Also, the beginning of its investigation into "Woollen and Worsted Yarns and Fabrics", Reference 162, and the "Harmonized System of Customs Classification", Reference 163 (see page 14);
- Adjudicated 50 appeals from rulings made by the Deputy Minister of National Revenue for Customs and Excise (see page 13); and,
- Added capacity to courtroom facilities allowed for the processing of a larger number of appeals, thus reducing the backlog of unheard appeals. This permitted appellants to be heard within a shorter period of time (see page 10).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Review of 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Appeals	408	497	(89)
References	1,132	1,367	(235)
Administration	571	388	183
	2,111	2,252	(141)

Explanation of Change: Lower levels of activity in appeals and references made funds available for utilization in administration for lower priority projects.

C. Background

1. Introduction

The Tariff Board, made up of a Chairman and six members, carries out one program consisting of two functions: to act as an independent commission of inquiry into matters on tariffs and trade, and to act as a quasi-judicial court of appeal. As required by law, three members constitute a panel for the purpose of appeal hearings and the Chairman may appoint any member or members for the purpose of an inquiry.

In its role as a commission of inquiry, the Board undertakes specific trade and tariff studies at the request of the Minister of Finance. In conducting an inquiry, the Board invites the submission of briefs and holds public hearings at which the views of importers, manufacturers and consumers can be heard. Based upon those hearings and the work of its own research staff, the Board makes such recommendations on these matters as it deems appropriate.

In its role as a court, the Board hears appeals resulting from rulings by National Revenue, Customs and Excise on tariff classification, valuation of goods for customs purposes, and the federal sales tax. The Board's powers also include the hearing of appeals on charges levied on petroleum and petroleum products and on the exportation of any oils. Its rulings are appealable to the Federal Court and the Supreme Court.

2. Legal Mandate

The Tariff Board was established in 1931. Its authority to carry out inquiries and to hear appeals is provided for under the Tariff Board Act. Its role as a quasi-judicial court of appeals is further specified in the Customs Act, the Excise Tax Act, and Anti-dumping Act and the Petroleum Administration Act.

3. Program Objective

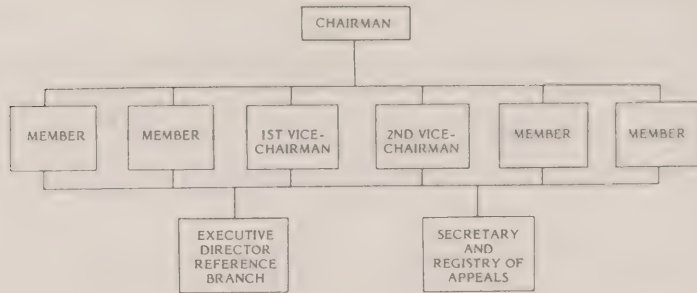
The statutory responsibility of the Board is to adjudicate upon appeals from customs and excise rulings made by the Department of National Revenue and to conduct studies of the Customs Tariff structure as directed by the Minister of Finance.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Tariff Board has one program consisting of three activities which parallel its organizational structure.

Organization Structure: The Board has a total staff of 41 person-years. The members of the Board are appointed by the Governor in Council. The operations are entirely centralized in Ottawa although hearings and appeals are heard in other centres throughout Canada as appropriate.

Figure 3: 1985-86 Resources by Organization/Activity (\$000)



			Activity Totals
Appeals		560	560
References	1,715		1,715
Administration		423	423
(\$000)	1,715	983	2,698
Person-years	26	15	41

D. Planning Perspective

1. Environment

The number of appeals received is a function of various factors, all of which are beyond the control of the Board. The following developments are expected to increase the growth of received appeals in the years to come:

- the federal sales tax legislation;
- the Customs Act legislation in respect of valuation for duty; and
- the adoption of the new Harmonized System of Customs Classification (also called the Customs Co-operative Council Nomenclature) which will involve a complete change in Canada's tariff classification schedule and its import classification system.

2. Initiatives

No new initiatives are planned.

3. Update on Previously Reported Initiatives

In order to improve its administrative efficiency in appeals, the Board recently increased its capacity of hearing appeals by operating two courtrooms instead of

one. The Board is now scheduling two simultaneous hearings whenever necessary. During 1983-84 both courtrooms were used simultaneously 29% of the time.

4. Program Effectiveness

The number of appeals heard within six months compared to the total number of appeals received is one indicator of the level of service provided by the program. Figure 4 illustrates this ratio. The 1984-85 ratio is based on the first eight months of the year.

Figure 4: Ratio of Appeals Heard Within Six Months to Total Appeals Received



Insofar as the inquiry role is concerned, a measure of effectiveness is the timeliness of the submission of reports to the Minister of Finance and the acceptance of its recommendations.

Another indicator of the effectiveness of the Board's reference operation is the extent to which its recommendations to the government have been implemented. A study of this covering the period 1954 to 1979 revealed that between 80-90% of the Board's recommendations had been positively acted upon. Implementation of the proposals made more recently with respect to the General Preferential Tariff (Reference 158), customs valuation (Reference 159 -Part I), and rubber footwear and colour television sets (References 160 and 161) indicate that the earlier level is being maintained.

Section II

Analysis by Activity

A. Appeals

Objectives

To process all appeals registered with the Board from rulings made by the Department of National Revenue, Customs and Excise and to adjudicate upon all those that are not withdrawn.

Resource Summary

The Appeals Activity represents 21% of the Tariff Board's budget for 1985-86, of which 86% are personnel-related costs.

Figure 5: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Appeals	560	9	529	9	408	9

Past Financial Performance

Figure 6 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1983-84.

Figure 6: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Appeals	408	497	(89)
	408	497	(89)

Explanation of Change: The change is due to funds lapsed because the number of appeals actually heard was less than those scheduled. The ratio of the number of appeals that are heard to the numbers received and withdrawn varies from year to year.

Description

In its role as a court of appeal, panels of three members of the Board hold public hearings and declare on appeals from rulings of National Revenue, Customs and Excise.

An appeal to the Board may be made from a ruling by the Deputy Minister, National Revenue, Customs and Excise on tariff classification or value for duty under section 47 of the Customs Act. The Board also hears as an appeal a reference by the Deputy Minister, under section 49 of the Customs Act. A ruling by the same Deputy Minister on the normal value and import price of goods may be appealed to the Board under section 19 of the Anti-dumping Act.

The Board may declare on what rate of federal sales tax is payable on an article or on transportation by air, or on whether or not the article or transportation by air is exempt from tax under section 59 of the Excise Tax Act. The Board may also declare on whether any charge is payable or the amount of the charges payable on any petroleum or petroleum products or on the exportation of any oils under the Petroleum Administration Act.

A declaration of the Tariff Board is final and conclusive, subject only to appeal to the Federal Court of Canada. There are no court costs or charges assessed to parties appearing before the Tariff Board. Although many appellants are represented at a hearing by counsel or by a customs consultant, an appellant may appear on his own behalf and conduct his own case.

The rules of the Board are informal in order to keep it a court of easy access. The Board publishes "An Informal Guide for Parties in Appeals Before the Tariff Board", which is available without charge from the Secretary. Appeals are usually heard in the Board's courtroom in Ottawa. The Board hears appeals in Western Canada in the fall session and in the Atlantic provinces in the spring session.

Performance Information/Resource Justification

Resources can be justified by the number of appeals received, the number of appeals heard, and the average lapse of time from the receipt of an appeal to the Board's declaration. This information is provided in Figure 7.

Figure 7: Number of Appeals Received and Heard and Turnaround Time

	1985-86*	1984-85*	1983-84	1982-83
No. of appeals received	170	180	160	119
No. of appeals heard and declared	80	70	50	82
Turnaround (in months)	7	8	11	16

*Projected figures.

B. References

Objectives

To undertake inquiries into tariffs and trade matters as referred by the Minister of Finance.

Resource Summary

The References Activity represents 63% of the Tariff Board's budget for 1985-86, of which 88% are personnel-related costs.

Figure 8: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
References	1,715	26	1,416	26	1,132	24

Past Financial Performance

Figure 9 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1983-84.

Figure 9: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
References	1,132	1,367	(235)
	1,132	1,367	(235)

Explanation of Change: The change is due to the reference operations in that year requiring fewer person-years than approved and hence less expenditures on salaries than forecast.

Description

This activity comprises the compilation of data and information, of which the non-confidential portion is distributed in background papers to interested parties prior to the hearing to encourage informed discussions of the subject matter under review. It also consists of independent statistical research and economic analysis by the staff. It includes, furthermore, analysis of submissions from interested parties and the formulation of questions for examining these parties at the public hearing. Public inquiries also involve the preparation of reports appraising and evaluating all evidence brought before the Board and gathered by means of independent investigations, which are provided to all interested parties prior to the final hearing.

On completion of the inquiry, a report is prepared containing the Board's conclusions and recommendations on rates of duty, the wording of tariff items and any other matters referred to the Board by the Minister. The report of the Board is printed and forwarded to the Minister of Finance who is required by law to table it in Parliament, if in session, within fifteen days, or if not in session, within fifteen days of the first day of the next session. At this point the report becomes a public document which can be obtained by any interested person.

Hearings of the Board or inquiries are conducted on an informal basis to ensure the fullest public participation and openness in presenting viewpoints. People making oral submissions or presenting briefs do not need to be represented by counsel.

Performance Information/Resource Justification

As every reference differs in its complexity, it is not possible to measure performance on this basis. Resources can, however, be justified on the basis of the number of references completed, ongoing and started in one year. Figure 10 displays the trend.

Figure 10: Statistics on References

	1985-86*	1984-85*	1983-84	1982-83
Total person-years	26	26	24	24
On-going references at beginning of fiscal year (F-Y)	4	5	2	6
References started in F-Y	1	3	4	2
Total references	5	8	6	8
References completed during F-Y	3	4	1	6

*Projected figures.

C. Administration

Objective

To provide administrative, personnel and financial services to the Tariff Board.

Resource Summary

The Administration Activity represents 16% of the Tariff Board's budget for 1985-86, of which 65% are personnel-related costs.

Figure 11: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	423	6	404	6	571	6

Past Financial Performance

Figure 12 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1983-84.

Figure 12: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Administration	571	388	183
	571	388	183

Explanation of Change: Lower than normal levels of activity in appeals and references made funds available for utilization in Administration for lower priority projects which would have been otherwise postponed. The change is also due to the procurement of requirements for a second courtroom and ancillary accommodation for which DPW provided funds for design and construction only.

Description

Administrative Services: administration, design and maintenance of office support systems.

Financial Services: administration, design and maintenance of financial system; provision of financial services and advice.

Personnel Services: administration, design and maintenance of personnel system; provision of personnel services and advice.

Performance Information/Resource Justification

A measure of the performance of this activity is the percentage of dollars spent on this activity in relation to the total budget of the Program. The trend is displayed in Figure 13.

Figure 13: Comparison of Administration Expenditures and Program Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Administration	423	404	571
Total Program	2,698	2,349	2,111
Percentage	16	17	27

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 14: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	1,917	1,720	1,487
Contributions to Employee benefit plans	268	224	239
Goods and Services			
Transportation and communications	170	159	108
Information	68	53	48
Professional and special services	182	111	157
Rentals	23	21	23
Purchased repairs and upkeep	11	7	10
Materials, utilities and supplies	40	36	20
All other expenditures	6	5	3
Total operating	2,685	2,336	2,095
Capital	13	13	16
Total expenditures	2,698	2,349	2,111

2. Personnel Expenditures

Figure 15: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	8	8	8	50,350 - 96,300	75,354
Scientific, professional and administration	12	12	10	14,570 - 63,870	56,671
Technical	6	6	6	12,635 - 57,691	33,388
Administrative support	14	14	14	12,636 - 31,946	22,352

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 16: Program Cost by Activity for 1985-86 (\$000)

	1985-86 Operating Expenditures	Add Other Costs*	Total Cost 1985-86	Total 1984-85
Appeals	560	83	643	609
References	1,715	255	1,970	1,627
Administration	423	55	478	457
	2,698	393	3,091	2,693

*Other costs represent services provided without charge by other departments, mainly accommodation from the Department of Public Works.

Tableau 15: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement annuel moyen 1985-1986	Années-personnes autorisées 85-86 84-85 83-84	Echelle des traitements actuelle	
Gestion Scientifique,	8	8	50,350 - 96,300
Gestion professionnelle et administration	12	12	14,570 - 63,870
Technique	6	6	12,635 - 57,691
Soutien administratif	14	14	12,636 - 31,946
			22,352

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

B. Analyse des coûts

Tableau 16: Coût du Programme par activité pour 1985-1986
(en milliers de dollars)

Coût total 1985-1986	Plus coûts * autres	Dépenses de fonctionnement 1985-1986	Appels Renvois Administration	
643	83	560	560	609
1,970	255	1,715	423	1,627
478	55			457
3,091	393	2,698		2,693

* Les autres coûts représentent des services fournis sans frais par d'autres ministères, surtout le logement du ministère des travaux publics.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

I. Dépenses par article

Tableau 14: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu	Réal		
			1985-1986	1983-1984
Personnel				
Traitements et salaires	1,917	1,720	1,487	
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	268	224	239	
Biens et services				
Transports et communications	170	159	108	
Information	68	53	48	
Services professionnels et spéciaux	182	111	157	
Location	23	21	23	
Achat de services de réparation et d'entretien	11	7	10	
Services publics, fournitures et approvisionnements	40	36	20	
Toutes autres dépenses	6	5	3	
Total des dépenses de fonctionnement	2,685	2,336	2,095	
Capital	13	13	16	
Total des dépenses	2,698	2,349	2,111	

C. Administration

Objectif

Assurer des services administratifs et financiers, ainsi que des services du personnel à la Commission du tarif.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Administration" représente 16 % du budget de la Commission du tarif pour 1985-1986, dont 65 % des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 11 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P	6	404	6	571	6
Réel 1983-1984								

Rendement financier antérieur

Le tableau 12 résume les principaux changements relatifs aux besoins financiers en 1983-1984.

Tableau 12: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

Administration	571	388	183
Réel	571	388	183
Budget principal			
Différence			
1983-1984			

Explication de la différence: Un niveau d'activités en-dessous de la normale au niveau des appels et des renvois a permis l'utilisation de fonds monétaires en

administration pour des projets à priorité peu élevée, lesquels auraient autrement été remis à plus tard. La différence est également due à l'acquisition de fournitures pour une deuxième salle d'audience et d'installations auxiliaires, Travaux publics ayant prévu des fonds pour la planification et la construction seulement.

Tableau 10: Statistiques sur les renvois

1985-1986* 1984-1985* 1983-1984 1982-1983			
Total des années-personnes	26	26	24
Renvois en cours au début de l'exercice financier (EF)	4	5	2
Renvois commencés au cours de l'EF	1	3	4
Total des renvois	5	8	6
Renvois terminés aux cours de l'EF	3	4	1
*Projections.			6

Cette activité comprend la compilation de données et de renseignements, dont l'information aux parties intéressées pour que la question à l'étude soit débattue en connaissance de cause. Dans le cadre de cette activité, le personnel de la Commission effectue des recherches statistiques et des analyses économiques indépendantes. L'activité comprend en outre l'analyse des présentations des parties intéressées et la formulation des questions auxquelles doivent répondre les parties intéressées au cours de l'audience publique. Les enquêtes publiques comportent également la préparation de rapports destinés à évaluer tous les éléments de preuve présentés à la Commission et recueillis au moyen d'enquêtes indépendantes. Ces rapports sont fournis à toutes les parties intéressées avant l'audience finale.

Lorsque l'enquête est terminée, un rapport est rédigé pour présenter les conclusions et les recommandations de la Commission au sujet des taux des droits de douane, du libellé des numéros tarifaires et de toute autre question renvoyée à la Commission par le Ministre. Le rapport de la Commission est imprimé et remis au ministre des Finances qui, en vertu de la Loi, doit le déposer au Parlement dans les quinze jours ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze jours suivant le premier jour de la prochaine session. À ce moment-là, le rapport devient un document public que toute personne intéressée peut se procurer.

Les audiences de la Commission se tiennent de façon non officielle afin d'assurer la plus grande participation publique et une plus grande ouverture d'esprit dans la présentation des points de vue. Les personnes qui font des présentations orales ou qui présentent des mémoires ne doivent pas nécessairement être représentées par un avocat-conseil.

Données sur le rendement et justification des ressources

Étant donné que tous les renvois n'ont pas la même complexité, il est impossible de mesurer le rendement d'après le nombre de renvois. Toutefois, on peut justifier les ressources en se fondant sur le nombre de renvois terminés, en cours et commencés pendant une année. Le tableau 10 illustre la tendance.

Objectif

Entreprendre des enquêtes sur des questions tarifaires et commerciales qui lui sont soumises par le ministre des Finances.

État récapitulatif des ressources

L'activité des renvois représente 63 % du budget de la Commission du tarif pour 1985-1986, dont 88 % des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 8 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	A-P	\$	A-P	\$	A-P	Réal 1983-1984
	26	1,715	26	1,416	26	1,132 24
Renvois						

Rendement financier antérieur

Le tableau 9 résume les principaux changements relatifs aux besoins financiers en 1983-84.

Tableau 9 : Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

Renvois	Réal	Budget principal	Différence
1,132	1,367	(235)	
1,132	1,367	(235)	
			1983-1984

Explication de la différence: La différence est survenue parce que les opérations de renvois au cours de cette année-là ont nécessité moins d'années-personnes que le nombre approuvé et donc moins de dépenses de salaires que prévu.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources peuvent être justifiées par le nombre d'appels reçus, le nombre d'appels entendus et le délai moyen entre la réception d'un appel et la déclaration de la Commission. On trouvera ces renseignements au tableau 7.

Tableau 7: Nombre d'appels reçus et entendus et délai de réponse

1985-1986 * 1984-1985 * 1983-1984 1982-1983				
Nombre d'appels reçus	170	180	160	119
Nombre d'appels entendus et terminés	80	70	50	82
Délai de réponse (en mois)	7	8	11	16
*Projections.				

Explication de la différence: La différence s'est produite à la suite de l'annulation de fonds parce que le nombre d'appels entendus était moindre que ce qui avait été prévu. La moyenne du nombre d'appels entendus en comparaison au nombre de demandes reçues et retirées varie d'une année à l'autre.

Description

Dans le cadre du rôle de cour d'appel de la Commission, des groupes de trois membres de la Commission tiennent des audiences publiques et statuent sur les appels des décisions rendues par Revenu Canada, Douanes et Accise.

On peut interjeter appel à la Commission d'une décision rendue par le sous-ministre, Revenu national, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire ou de la valeur imposable, en vertu de l'article 47 de la Loi sur les douanes. La Commission entend également les renvois considérés comme appels qui lui sont faits par le sous-ministre, en vertu de l'article 49 de la Loi sur les douanes. On peut interjeter appel à la Commission, en vertu de l'article 19 de la Loi anti-dumping, d'une décision rendue par le même sous-ministre au sujet de la valeur normale et du prix à l'importation des marchandises.

La Commission peut déclarer quel taux de taxe fédérale de vente est payable sur un article ou un transport aérien, ou déterminer si l'article ou le transport aérien est exempt de la taxe, en vertu de l'article 59 de la Loi sur la taxe d'accise. La Commission peut également déclarer si une taxe doit être payée ou fixer le montant des taxes payables sur le pétrole ou des produits pétroliers ou sur l'exportation de pétrole en vertu de la Loi sur l'administration du pétrole.

Une déclaration de la Commission est définitive et on ne peut en appeler qu'à la Cour fédérale du Canada. Les parties qui se présentent devant la Commission n'ont pas à payer de frais de justice. Même si bon nombre d'appelants sont représentés par des avocats-conseils ou par des spécialistes en douanes, un appelant peut se présenter lui-même pour défendre sa cause.

Les règles de la Commission ne sont pas officielles afin qu'elle demeure une cour d'accès facile. La Commission publie "Un guide non officiel pour les parties qui présentent des appels à la Commission du tarif" que l'on peut se procurer gratuitement en s'adressant au secrétaire de la Commission. Les appels sont habituellement entendus dans la salle d'audience de la Commission à Ottawa. La Commission entend des appels dans l'Ouest du Canada à l'autome et dans les provinces de l'Atlantique au printemps.

Traiter tous les appels remis à la Commission quant aux décisions rendues par le ministère du Revenu national, Douanes et Accise et statuer sur tous les appels non retirés.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Appels" représente 21 % du budget de la Commission du tarif pour 1985-1986, dont 86 % des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 5: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et

années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	A-P	\$	Prévu 1984-1985	A-P	\$	A-P	Réel 1983-1984
Appels	560	9	529	9	408	9	

Rendement financier antérieur

Le tableau 6 résume les principaux changements relatifs aux besoins financiers en 1983-84.

Tableau 6: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

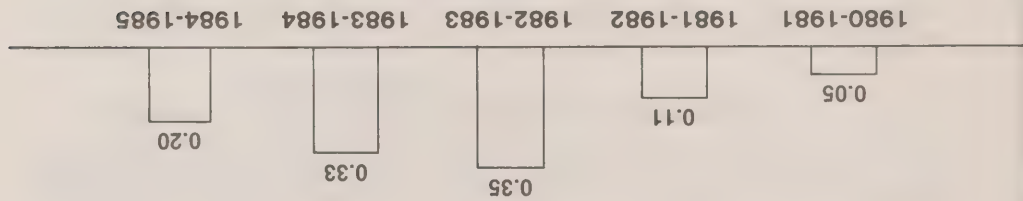
Appels	Réal	Budget principal	Différence
	408	497	(89)
	408	497	(89)
	408	497	(89)

d'audience pour deux appels, entendus simultanément. Au cours de 1983-1984, les deux salles d'audience ont été utilisées simultanément 29 % du temps.

4. Efficacité du Programme

Le nombre d'appels entendus dans les six mois comparativement au nombre total d'appels reçus est un indicateur de la qualité des services fournis par le Programme. Le tableau 4 indique le nombre d'appels entendus dans ce délai. Le ratio pour 1984-1985 est fondé sur les huit premiers mois de l'année.

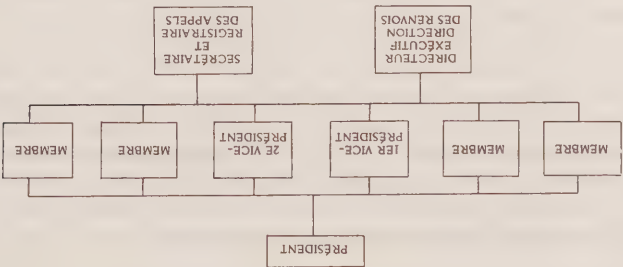
Tableau 4: Pourcentage d'appels entendus dans les six mois en comparaison des appels reçus



En ce qui concerne les enquêtes, on peut mesurer l'efficacité de la Commission d'après la date de présentation des rapports au ministère des Finances, et par la mise en oeuvre de ses recommandations.

La mise en oeuvre par le gouvernement des recommandations faites par la Commission est un autre indicateur de son efficacité en ce qui a trait à ses travaux sur les renvois. Une étude de la période de 1954 à 1979 a révélé qu'entre 80 à 90 % des recommandations de la Commission avaient été favorablement accueillies. La mise en vigueur des suggestions plus récentes portant sur le "Tarif préférentiel général" (TPG) (Renvoi n° 158), l'évaluation en douanes (Renvoi n° 159 - Partie 1), et les chausssures en caoutchouc et les télécouleurs (Renvois n° 160 et 161) indique que le niveau d'efficacité établi est maintenu.

Tableau 3: Ressources par organisation ou activité pour 1985-1986 (en milliers de dollars)



Appels Renvois Administration	1,715	560	1,715	560
	(en milliers de dollars)	983	2,698	41
Années-personnes	26	15		

D. Perspective de planification

I. Contexte

Le nombre d'appels reçus dépend d'un certain nombre de facteurs qui ne relèvent pas de la Commission. Les facteurs suivants devraient accroître le nombre d'appels reçus au cours des prochaines années:

- la loi sur la taxe fédérale de vente;

- la loi sur les douanes concernant la valeur imposable;

- l'adoption du nouveau Système harmonisé de classification douanière (aussi appelé Nomenclature du Conseil de coopération douanière) qui entraînera un changement complet de la liste de classification tarifaire du Canada et de son système de classification des importations.

2. Initiatives

On ne prévoit aucune nouvelle initiative.

3. Mise à jour des initiatives déjà annoncées

Pour accroître son efficacité administrative, la Commission a augmenté sa capacité d'entendre les appels en se dotant d'une deuxième salle d'audience au cours de la dernière année. La Commission fixe, au besoin, une même date

titre de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi judiciaires. Tel qu'exigé par la loi, trois membres siègent à chaque audience d'appel et le président peut nommer n'importe lequel des membres pour siéger à une enquête.

Dans son rôle de commission d'enquête, elle entreprend certaines études commerciales et tarifaires à la demande du ministre des Finances. Dans le cadre d'une enquête, la Commission invite la présentation de mémoires et tient des audiences publiques au cours desquelles elle entend les vues des importateurs, des fabricants et des consommateurs. La Commission se fonde sur ces audiences et sur ses travaux de recherche pour faire les recommandations qu'elle juge appropriées.

De plus, la commission entend les appels des décisions de Revenu Canada, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire, de l'évaluation de marchandises à des fins douanières et de la taxe de vente fédérale. La Commission peut également entendre les appels interjetés au sujet des taxes imposées sur le pétrole et les produits pétroliers et sur l'exportation du pétrole. On peut en appeler de ces décisions devant la Cour fédérale et la Cour Suprême.

2. Mandat légal

La Commission du tarif a été créée en 1931. Elle est autorisée à effectuer des enquêtes et à entendre des appels en vertu de la Loi sur la Commission du tarif. Son rôle de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi judiciaires est de plus mentionné expressément dans la Loi sur les douanes, dans la Loi sur la taxe d'accise, dans la Loi antidumping et dans la Loi sur l'administration du pétrole.

3. Objectif du Programme

La responsabilité légale de la Commission consiste à "statuer sur les appels interjetés des décisions relatives aux douanes et à l'accise, rendues par le ministre du Revenu national et, à la demande du ministre des Finances, faire des études sur les dispositions du Tarif des douanes".

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: La Commission du tarif est responsable d'un programme comprenant trois activités qui sont fonction de sa structure organisationnelle.

Organisation: La Commission compte 41 années-personnes. Les membres de la Commission sont nommés par le gouverneur en conseil. Les activités sont entièrement centralisées à Ottawa, même si la Commission tient des audiences et entend des appels dans d'autres villes du Canada au besoin.

La Commission du tarif, composée d'un président et de six membres, est chargée d'un programme comprenant deux fonctions: agir à titre de commission d'enquête indépendante pour ce qui est des questions tarifaires et commerciales et agir à

1. Introduction

C. Données de base

Explication de la différence: Un niveau d'activités moins élevé pour les appels et les renvois a permis de libérer des fonds monétaires pour l'exécution de projets à priorité peu élevée en administration.

	Appels	Renvois	Administration
	408	1,132	571
	497	1,367	388
	(89)	(235)	183
			(141)
			2,252
			(141)
	Réel	Budget principal	Différence
			1983-1984

Tableau 2: Examen du rendement financier de 1983-1984
(en milliers de dollars)

2. Examen du rendement financier

- A accru la capacité de salles d'audience afin de traiter un nombre croissant d'appels et de réduire le nombre d'appels non entendus. Ceci a permis aux appelants d'être entendus dans un délai plus bref (voir page 10).
- A statué sur 50 appels des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national, Douanes et Accise (voir page 12); et,
- A complété le Renvoi 159 "Évaluation en douane", a poursuivi l'enquête de la Commission traitant de "Fabrique/Non fabrique au Canada", Renvoi 157 et des "Demandes de mesures de sauvegarde en vertu du Tarif préférentiel général", Renvoi 158. De plus, a débuté son enquête sur les "Filiés et tissus de laine cardée et de laine peignée" ainsi que le "Système harmonisé de classification douanière", Renvoi 163 (voir page 15);

Les points saillants du Programme quant à son rendement en 1983-1984 sont:

1. Points saillants

B. Rendement récent

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Appels	Renvois	Administration	Années-personnes autorisées		
			Budget des dépenses 1985-1986	Prévu* 1984-1985	Différence
12	15	18	560	529	31
			1,715	1,416	299
			423	404	19
			2,698	2,349	349
			41	41	-

* Il n'y a eu aucun changement du Budget principal 1984-85 (voir les extraits de la Partie II du Budget des dépenses à la page 4).

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1985-1986 s'élèvent à \$349,000 ou 15 % au-dessus des prévisions des dépenses pour 1984-1985. Cette majoration est requise pour l'enquête publique et l'étude par la Commission portant sur le projet de liste d'un nouveau système de classification des importations pour fins de droits de douane. Cette nouvelle classification tarifaire remplacerait le système présentement en vigueur en vertu de la "Loi concernant les droits de douane", et appelé le Tarif des douanes et ses Listes. La nouvelle liste à l'étude se base sur le Système harmonisé de description et de codification des marchandises, approuvé par le Conseil de coopération douanière, dont le Canada est membre.

A. Plans pour 1985-1986

I. Points saillants

La Commission du tarif s'est fixée les objectifs suivants pour 1985-1986:

- Poursuivre l'examen des demandes de sauvegarde sous le Renvoi n° 158 portant sur le Tarif de préférence général, terminer l'enquête publique et les recherches sur le Système harmonisé de classification douanière (Renvoi 163) et entreprendre une étude publique des prorogations des décrets en conseil excluant les télécouleurs (Renvoi 160) et les chaussures en caoutchouc (Renvoi 161) du Tarif de préférence général (voir page 15).
- Traiter environ 170 appels soumis à la Commission des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national, Douanes et Accise et(ou) statuer sur ces derniers (voir page 12).
- Maintenir la cadence des audiences sur les appels de façon à augmenter la proportion des appels entendus dans les six mois suivant leur présentation, jusqu'à ce que ce délai s'applique à la totalité des appels (voir page 14).

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars)				
Budget principal 1985-1986	Années- personnes Fonction- Dépenses	Budgétaire	Total	Budget principal 1984-1985
Appels	9	560	560	529
Renvois	26	1,715	1,715	1,416
Administration	6	410	410	404
	41	2,685	13	2,698
				2,349

Extraits du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits pour 1983-1984

Utilisation				
Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle	Budgetaire	
Credit 30 - Dépenses du Programme	1,544,000	1,544,000	1,428,230	\$
Statutaire - Traitement des membres de la Commission du tarif (Loi sur la Commission du tarif)	494,000	443,419	443,419	\$
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	214,000	239,000	239,000	\$
Total du Programme	2,252,000	2,226,419	2,110,649	\$

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$2,430,000 pour la Commission du tarif. Les autres dépenses, évaluées à \$268,000 seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985		
			Commission du tarif	
(S)	Dépenses du Programme	2,430	2,125	
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	268	224	
	Total du Programme	2,698	2,349	

Crédits - Libellé et montants

Numéros des Ministères et organismes	crédits (dollars)	Budget principal 1985-1986
Commission du tarif		
35	Commission du tarif - Dépenses du Programme	2,430,000

4	Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
5	Extraits du volume II des Comptes publics

Section I

Aperçu du Programme

6	A. Plans pour 1985-1986
7	1. Points saillants
7	2. État financier récapitulatif par activité
8	B. Rendement récent
8	1. Points saillants
8	2. Examen du rendement financier
8	C. Données de base
8	1. Introduction
9	2. Mandat légal
9	3. Objectif du Programme
9	4. Plan d'exécution du Programme
10	D. Perspective de planification
10	1. Contexte
10	2. Initiatives
10	3. Mise à jour des initiatives déjà annoncées
11	4. Efficacité du Programme

Section II

Analyse par activité

12	A. Appels
15	B. Renvois
18	C. Administration

Section III

Renseignements supplémentaires

20	A. Analyse par article
21	1. Dépenses par article
21	2. Dépenses en personnel
21	B. Analyse des coûts

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs. Ce document comprend trois sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé des plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. Elle comprend également des extraits du volume II des Comptes publics permettant d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document a pour objet de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section et l'état financier récapitulatif présenté à la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1985-1986
Partie III
Commission du tarif

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. La Partie II renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1985

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés

et autres libraires

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnements et Services Canada

Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1986-III-18

au Canada: \$3.00

à l'étranger: \$3.60

Prix sujet à changement sans préavis

Commission du tarif

**Budget
des dépenses
1985-1986**



Partie III
Plan de dépenses

A1
N
E 77

Tax Court of Canada



1985-86 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1985

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1986-III-72

Canada: \$3.00

ISBN 0-660-52978-5

Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice

1985-86 Estimates

Part III

Tax Court of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective, as well as performance information that form the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and expenditures by object which the reader may require to understand the Program more fully.

In order to provide continuity with other Estimates documents, Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4
--	---

Extracts from Volume II of the Public Accounts	5
--	---

Section I

Program Overview

A. Plans for 1985-86	
1. Highlights	6
2. Financial Summary	6
B. Recent Performance	
1. Highlights	7
2. Review of Financial Performance	7
C. Background	
1. Introduction	8
2. Legal Mandate	8
3. Program Objective	8
4. Program Description	8
5. Program Organization for Delivery	8
D. Planning Perspective	
1. Environment	9
2. Initiatives	10
3. Update on Previously Reported Initiatives	10
4. Program Effectiveness	10
5. Performance Information/Resource Justification	10

Section II

Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	14
2. Personnel Expenditures	15
B. Cost Analysis	16

Extracts from Part II
of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$3,813,000 in support of the 1985-86 Tax Court of Canada Program. The remaining expenditures, estimated at \$224,000 for employee benefit plans will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
<hr/>			
45 (S)	Tax Court of Canada		
	Program expenditures	3,813	4,011
	Contributions to employee benefit plans	224	214
		<hr/>	<hr/>
Total Program		4,037	4,225

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
<hr/>		
45	Tax Court of Canada Tax Court of Canada - Program expenditures	3,813,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates			1984-85 Main Estimates	
	Authorized person- years	Budgetary Operating Capital	Total		
Administration of the Tax Court of Canada	60	4,025	12	4,037	4,225
	60	4,025	12	4,037	4,225

Extract from Volume II of the Public Accounts

Use of appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 45 - Tax Court of Canada - Program Expenditures	1,707,000	2,313,000	1,687,477
Statutory - Members' salaries, allowances and amounts paid pursuant to subsection 19(1) of the Tax Review Board Act	632,000	436,201	436,201
Statutory - Contributions to employee benefit plans	149,000	166,000	166,000
Total Program - Budgetary	2,488,000	2,915,201	2,289,678

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

During 1985-86, the Administration of the Tax Court of Canada, will continue to provide efficient and effective administrative support services to the Court. Additionally, the Administration will assist the Court in addressing the significant increase in appeals to the Court on matters arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971 by, for instance, improving the courtroom facilities and by administratively supporting the Deputy Judges of the Court assigned to hear the appeals in unemployment insurance matters (see page 13).

2. Financial Summary

Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast* 1984-85	Change
<hr/>			
Administration of the Tax Court of Canada	4,037	4,716	(679)
<hr/>			
Authorized person-years	60	62	(2)

* The 1984-85 Forecast is \$.5 million or 12% higher than the 1984-85 Main Estimates of \$4.2 million (Extracts from Part II of the Estimates, page 4). The increase is due to the establishment of two courtrooms in Toronto and the completion of the Court's new headquarters in Ottawa as approved in Supplementary Estimates.

The Administration program of the Tax Court of Canada excludes the person-years and salaries of the Judges of the Court but does provide for the salaries of the Deputy Judges.

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are \$.7 million or 14% lower than the 1984-85 forecast expenditures. This decrease results primarily from the completion of the Court's start-up activities in 1984-85 as mentioned above.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Tax Court of Canada Program during 1983-84 were:

- The Tax Court of Canada was created in July, 1983, by the proclamation in force of the Tax Court of Canada Act (S.C. 1980-81-82-83, c.158) which repealed the Tax Review Board Act.
- In order to enable the Court to fulfill its mandate and to achieve its objective, the Tax Court of Canada Act established the number of judges at twelve.
- Also with the proclamation in force of the Tax Court of Canada Act, the Administration of the Tax Court became independent of the Department of Justice and totally responsible and accountable for its services, including the management of financial, personnel and administrative functions, and all other services usually required and associated with a department.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Review of 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Administration of the Tax Court of Canada	2,290	2,488	(198)
Person-years	38	40	(2)

Explanation of Change: Actual financial requirements for 1983-84 were \$.2 million or 8% lower than outlined in the Main Estimates. This was primarily due to Members' Salaries, allowances, annuities and amounts paid pursuant to subsection 19(1) of the Tax Review Board Act which was repealed upon proclamation of the Tax Court of Canada Act.

C. Background

1. Introduction

The Program provides administrative services to the Tax Court of Canada which has original jurisdiction to hear and determine appeals to the Court on matters arising under the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act and Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971 and any other Act of Parliament in respect of which an appeal is provided under any such Act to the Court.

2. Legal Mandate

The Tax Court of Canada is established under the legislative authority of the Tax Court of Canada Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is to provide an easily accessible and independent court for the informal and expeditious disposition of disputes between taxpayers and the Minister of National Revenue.

4. Program Description

The Administration of the Tax Court of Canada provides administrative services to the Judges which includes Court Reporters and Court Registrars, records management, library services, court facilities throughout Canada, office accommodations and other administrative services.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Program consists of one activity which provides for the Administration of the Tax Court of Canada.

Organization Structure: The Court, with its headquarters located in Ottawa, is comprised of the Chief Judge, the Associate Chief Judge and eleven other Judges all of whom are appointed by the Governor in Council. The Chief Judge, in order to sustain the purely judicial workload, is also provided with the authority under legislation to recommend for appointment retired federally and/or provincially appointed Judges to act as Deputy Judges of the Court.

The Chief Judge is responsible for the apportionment of the work among the Judges and the assignment of individual Judges to specific sittings of the Court. The Court has its own court accommodations in Edmonton, London, Toronto, and Montreal, and shares with the Federal Court of Canada on a trial basis, in Vancouver, Calgary, and Winnipeg. The Court sits at various other locations throughout Canada, including in every province at least once a year. No personnel are situated at these locations unless the Court is in session.

The Registrar, who is the Deputy Head of the staff of the Court, through complete delegation of authority under legislation reports to the Commissioner for Federal Judicial Affairs who in turn reports to the Minister of Justice. The Registrar is responsible for the administration of the Court and is assisted by the Deputy Registrar. The Program supports the Tax Court through the work of the following organizational units.

Registrar: The Registrar is responsible for the overall direction of the administration of the Court.

Deputy Registrar: The Deputy Registrar is supported by the Hearings Coordinators who schedule hearings and provide advice and assistance to the litigants regarding the practices and procedures of the Court.

Finance and Administration: The Finance and Administration unit provides to the Court: Financial Services, Administrative Services and Personnel Services. These services include: financial planning, budgeting, accounting, courtroom and other related facilities, office accommodations, furniture and equipment, printing and publications, stationery and supplies, library services and secretarial services.

D. Planning Perspective

1. Environment

Legislative: Changes in the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act, and Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971, have a potential for significant impact not only on the volume of appeals filed but on the complexity of the appeals heard.

Social and Economic Conditions: Various social and economic factors have a bearing upon the Program. As the public has become more aware of its rights, more taxpayers tend to appeal (see page 10). Unemployment insurance appeals, for example, have increased by 325% in 1984-85 (see page 13).

2. Initiatives

During 1985-86, the Administration of the Tax Court of Canada does not plan to undertake any major initiatives but shall react positively to any new policy statements.

3. Update on Previously Reported Initiatives

The fiscal year 1983-84 was one of transition, evolving from the Tax Review Board to the Tax Court of Canada during which 655 taxpayers had their appeals heard.

4. Program Effectiveness

The Program is to provide appellants with assistance and advice to enable them to bring their case to the Court. Its effectiveness can be measured in part by its responsiveness to appellants and in its ability to provide appellants with an opportunity to have their case heard at a location convenient to them.

Access: With respect to appeals arising under the Income Tax Act, the Court sits in at least 24 major centres throughout Canada thus appellants usually need not travel outside their own areas in order to have their case heard. With respect to appeals arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971, these are heard by Deputy Judges of the Court who travel to over 70 locations throughout Canada.

Expeditious Processing: The lapsed time between the date an appeal is filed and the date on which it is heard or disposed of is not completely within the Program's control. The individual appellants require variable amounts of time to prepare their appeals particularly the more complex cases. The Program ensures that the appeals are readily scheduled and are set down for hearing in chronological order.

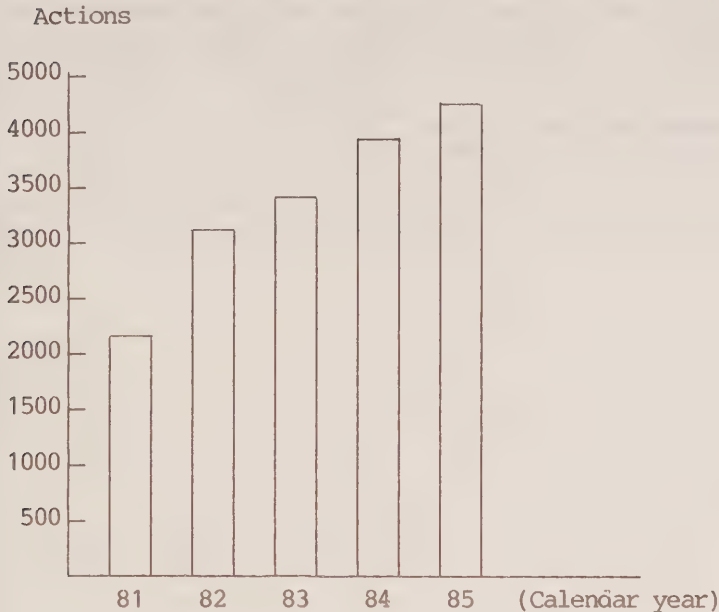
Informality: The Court proceedings are informal. The Court is not bound by technical rules of evidence and taxpayers may argue their cases on their own if they so desire. Court hearings are open to the public; in camera hearings are held only in exceptional cases.

5. Performance Information/Resource Justification

The resource requirements of the Program are principally based on the volume of actions filed and their individual complexity.

Income Tax Act: The Income Tax Act has become increasingly complex. This complexity has a direct and significant effect on the Program. Figure 3 shows the actual and expected number of Actions filed with the Tax Court of Canada.

Figure 3: Number of Actions filed



The number of actions filed represents the total of Appeals instituted (Figure 4) and Applications under section 167 and section 174 of the Income Tax Act (Figure 5). For easy reference, and in order to enable one to better understand the Court's responsibilities in income tax litigation, the definitions of these sections of the Income Tax Act are as follows:

Section 167 applications: This is an application which may be made to the Tax Court of Canada for an order extending the time within which a notice of objection may be served or an appeal instituted and the Court may, if in its opinion the circumstances of the case are such that it would be just and equitable to do so, make an order extending the time for objecting or appealing and may impose such terms as it deems fit.

Section 174 applications: Where the Minister of National Revenue is of the opinion that a question of law, fact or mixed law and fact arising out of one and the same transaction or occurrence or series of transactions or occurrences is common to assessments or proposed assessments in respect of two or more taxpayers, he may apply to the Tax Court of Canada for a determination of the question. If the Court is satisfied that the determination will affect assessments or proposed assessments in respect of two or more taxpayers, who have been served with a copy of the application and who are named in the determination

to be made, it may determine the question in such a manner as it deems appropriate if no appeal from the assessment has been made, or if a taxpayer has appealed, it may join a party to any appeal and proceed to determine the question. The determination, when made, is final and conclusive.

Figure 4: Number of Appeals Filed

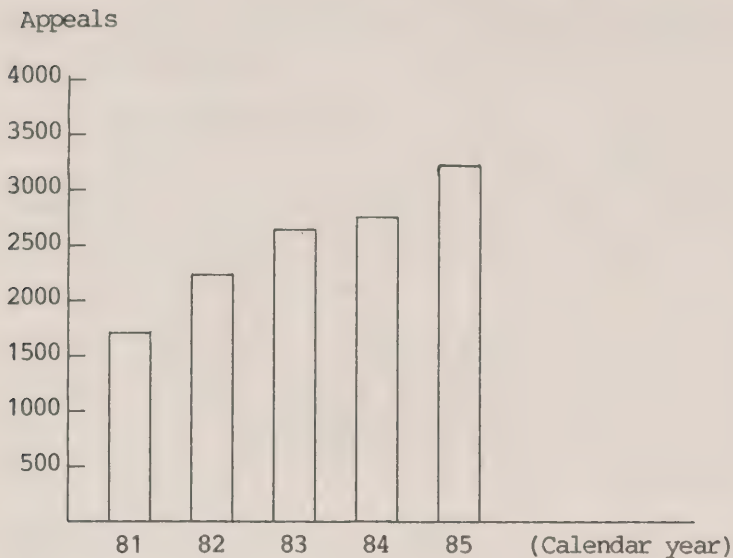
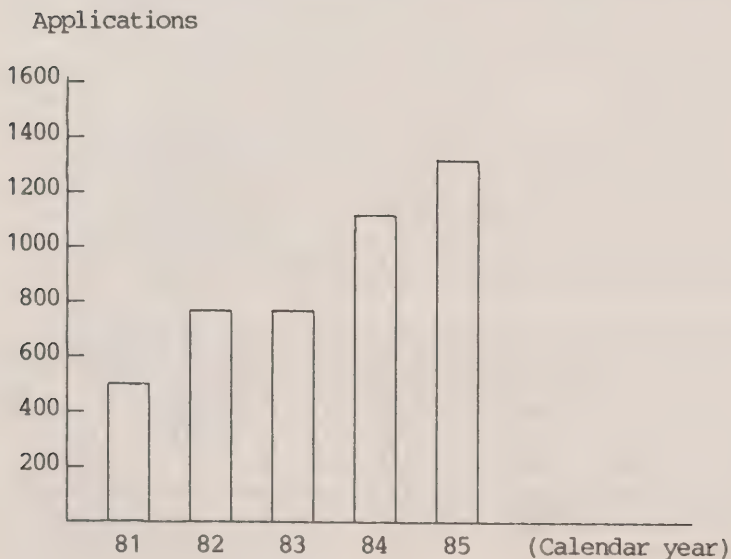


Figure 5: Applications Filed (Sec.167 and 174)



Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971: The Court was granted legislative authority and commenced hearing and determining appeals on matters arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971 on September 30, 1983. The total inventory of appeals transferred to the Court at that time was 663 and the annual forecasted volume of appeals provided by Employment and Immigration was approximately 200 a year. However, after one year of operation the statistics have shown an increase of 325% over the 200 appeals previously forecasted and it is anticipated that in 1985-86, and possibly in future years, the volume of appeals will reach approximately 1,000 per annum. The resource implications of this significant increase will be assessed in 1985-86.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditure by Object

Figure 6: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and Wages	2,202	2,150	1,342
Contributions to Employee Benefit Plans	224	214	166
	2,426	2,364	1,508
Goods and Services			
Transportation and Communications Information	587 -	821 -	253 -
Professional and Special Services	715	712	234
Rentals	50	20	24
Purchased Repair and Upkeep	64	8	5
Utilities, Materials and Supplies	181	242	65
All Other Expenditures	2	2	-
	1,599	1,805	581
Capital			
Construction and Acquisition of Machinery and Equipment	12	547	182
Transfer Payments	-	-	19
Total Expenditures	4,037	4,716	2,290

2. Personnel Expenditures

In 1985-86 it is expected that the Tax Court of Canada will utilize approximately 60% of its resources on personnel costs. Figure 7 illustrates the average annual salary by employment category.

Figure 7 : Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	2	2	2		46,197
Scientific and Professional	2	3	-	19,782 - 88,120	41,761
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	9	16	8	13,912 - 57,987	33,864
Financial Administration	3	3	3	13,853 - 57,980	34,414
Other	1	2	1		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory Secretarial, Stenographic,	22	17	14	12,932 - 31,743	20,933
Typing	20	17	15	12,636 - 31,946	22,272
Other	1	2	4		

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Net Program Cost

Figure 8: Net Cost of Program for the Year 1985-86 (\$000)

	Expenditures 1985-86	Add Other Costs	Total Cost 1985-86	Total Cost 1984-85
Tax Court of Canada	4,037	1,096	5,133	6,377

Other costs consist of services provided without charge by other departments and agencies and include accommodation charges from Public Works Canada (\$1,050,000), services provided by Supply and Services Canada (\$5,535), and the Treasury Board of Canada (\$40,320).

B. Analyse des coûts

Coût net du Programme

Tableau 8 : Coût net du Programme pour l'exercice 1985-1986 (en milliers de dollars)

Coût total	Coût total	Plus autres coûts	Dépenses 1985-1986	Coût net du Programme
1984-1985	1985-1986			
6 377	5 133	1 096	4 037	1 096

Les autres coûts comportent les services offerts gratuitement par d'autres ministères et organismes, c'est-à-dire, les locaux fournis par le ministère des Travaux publics Canada (1 050 000 \$), les services fournis par le ministère des Approvisionnements et Services Canada (5 535 \$) ainsi que par le Conseil du Trésor du Canada (40 320 \$).

2. Dépenses en personnel

En 1985-1986, il est prévu que la Cour canadienne de l'impôt consacrerait environ 60 % de ses ressources au personnel. Le tableau 7 illustre comment le traitement annuel moyen de son personnel par catégorie.

Tableau 7 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement annuel moyen 1985-1986	Années-personnes autorisées			Echelle des traitements actuelle
	85-86	84-85	83-84	

Gestion	2	2	2	46 197
Scientifique et professionnelle	2	3	-	41 761
Administration et service extérieur	9	16	8	33 864
Services administratifs	3	3	3	34 414
Gestion des finances	1	2	1	
Autres				
Soutien administratif	22	17	14	20 933
Commis aux écritures et aux règlements	20	17	15	22 272
Secrétariat, sténographie et dactylographie	1	2	4	
Autres				

NOTA : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Tableau 6 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
----------------------------------	--------------------	-------------------

Personnel	2 202	2 150	1 342
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	224	214	166

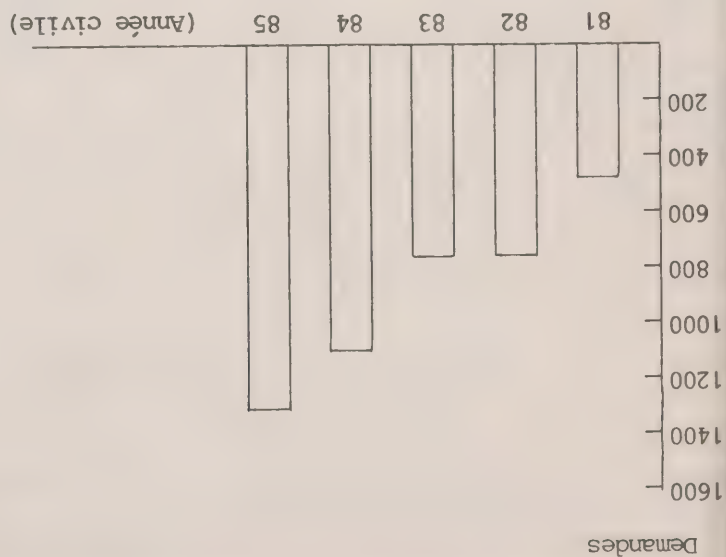
Biens et services	2 426	2 364	1 508
-------------------	-------	-------	-------

Transports et communications	587	821	253
Information	-	-	-
Services professionnels et spéciaux	715	712	234
Location	50	20	24
Achats de services de réparation			
et d'entretien	64	8	5
Services publics, fournitures et			
approvisionnements	181	242	65
Toutes autres dépenses	2	2	-

Capital	1 599	1 805	581
---------	-------	-------	-----

Construction et acquisition de machines et de matériel	12	547	182
Palements de transfert	-	-	19
Total des dépenses	4 037	4 716	2 290

Tableau 5 : Demandes adressées (articles 167 et 174)

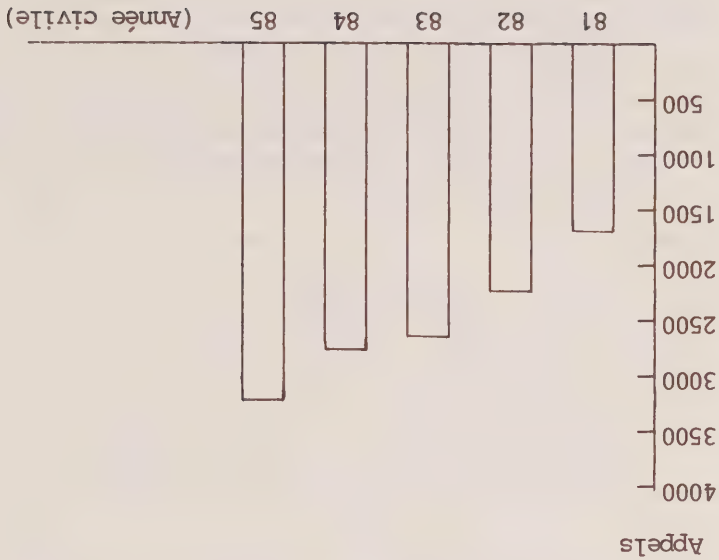


La partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage : La Cour a reçu des appels interjetés en vertu de la partie IV de la Loi sur l'assurance-chômage, le 30 septembre 1983. Le nombre total d'appels qui a été transféré à la Cour était, à ce moment-là, de 663 et les prévisions annuelles relativement au nombre d'appels, reçu d'Emploi et Immigration étaient d'environ 200 causes par année. Cependant, après une année d'activités, les données ont démontré une augmentation de 325 % de plus que les 200 appels prévus. De plus, il est prévu qu'en 1985-1986 et peut-être dans les années à venir, le nombre d'appels sera d'environ 1 000 par année. La Cour évaluera en 1985-1986, l'effet qu'aura cette augmentation considérable sur les besoins en ressources.

peut être signifié ou un appel interjeté. La Cour peut alors, si elle juge que les circonstances du cas sont telles qu'il serait juste et équitable de le faire, rendre une ordonnance prolongeant le délai d'opposition ou d'appel et imposer les conditions qu'elle estime justes.

Demande présentée en vertu de l'article 174 : Lorsque le ministre du Revenu national est d'avis qu'une même transaction ou un même événement ou qu'une série de transactions ou d'événements selon la loi a donné naissance à une question de droit, de fait ou de droit et de fait qui se rapporte à des cotisations ou à des cotisations éventuelles relatives à deux ou à plusieurs contribuables, il peut demander à la Cour canadienne de l'impôt de se prononcer sur la question. Lorsque la Cour est convaincue que la décision influera sur des cotisations ou des cotisations éventuelles intéressant deux ou plusieurs contribuables à qui une copie de la demande a été signifiée et qui sont nommés dans la décision à rendre, la Cour peut statuer sur la question de la façon qu'elle juge appropriée si la cotisation n'a fait l'objet d'aucun appel ou, si un contribuable s'est pourvu en appel, elle pourra grouper une partie dans cet appel et entreprendre de statuer sur la question. La décision rendue est finale et définitive.

Tableau 4 : Nombre d'appels interjetés

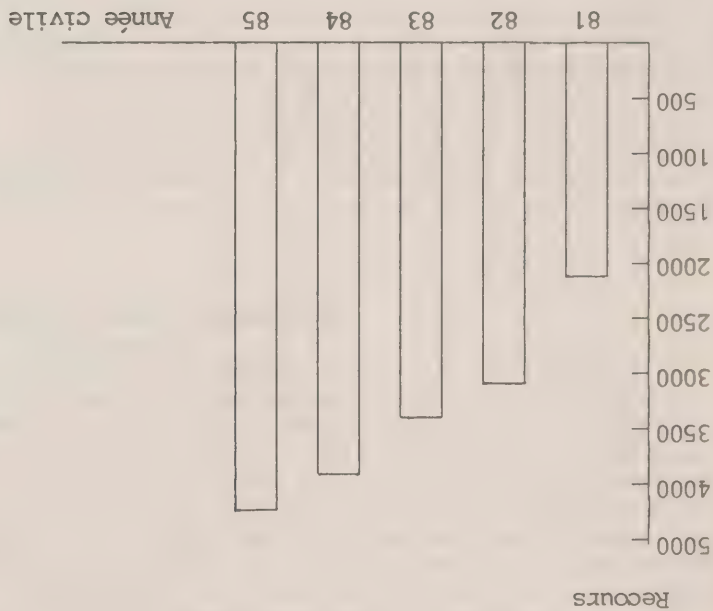


5. Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources nécessaires au Programme dépendent surtout du nombre de recours adressés et de la complexité de chaque cause.

Loi de l'impôt sur le revenu : La loi de l'impôt sur le revenu devient de plus en plus complexe. Ce fait influence sérieusement le Programme. Le tableau 3 indique l'accroissement du nombre de recours adressés à la Cour canadienne de l'impôt.

Tableau 3 : Nombre de recours adressés



Le nombre de recours adressés représentent la somme des appels interjetés (tableau 4) et des demandes présentées en vertu des articles 167 et 174 de la Loi de l'impôt sur le revenu (tableau 5). Afin de faciliter l'examen des tableaux et de permettre au lecteur de comprendre plus aisément les responsabilités de la Cour relativement aux litiges fiscaux, voici un exposé sommaire de ces deux articles de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Demande présentée en vertu de l'article 167 : Il s'agit d'une demande qui peut être faite à la Cour canadienne de l'impôt en vue d'obtenir une ordonnance prolongeant le délai dans lequel un avis d'opposition

contribuables interjettent appels (voir page 11). Par exemple, le nombre d'appels relatifs à l'assurance-chômage a augmenté de 325 % au cours de l'année financière 1984-1985 (voir page 13).

2. Initiatives

Au cours de l'exercice 1985-1986, l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt ne prévoit prendre aucune initiative importante, mais considérera de façon positive toutes nouvelles déclarations de principe.

3. Mise à jour des initiatives déjà annoncées

L'année financière 1983-1984 a été une année de transition au cours de laquelle la Commission de révision de l'impôt a disparu pour faire place à la Cour canadienne de l'impôt qui a entendu 655 appels en matière fiscale.

4. Efficacité du Programme

Le Programme fournit aux appelants l'aide et les conseils nécessaires pour présenter leur cause devant la Cour. On peut juger de l'efficacité de la Cour, en partie par l'attention qu'elle porte aux appelants et à sa capacité de permettre à ces derniers de choisir l'endroit où il leur convient de faire entendre leur appel.

Accessibilité : En ce qui concerne les appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, la Cour siège dans au moins 24 grands centres partout au Canada : les contribuables n'ont donc pas à se déplacer à l'extérieur de leur propre région pour faire entendre leur cause. Pour ce qui est des appels interjetés en vertu de la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage, ces causes sont entendues par les Juges suppléants de la Cour qui se déplacent dans plus de 70 grands centres partout au pays.

Rapidité : Le Programme n'a aucune autorité sur les délais entre la date où l'appel est interjeté et la date où l'appel est entendu et réglé, c'est-à-dire, que les appelants n'ont pas tous besoin de la même période de temps pour préparer leurs appels surtout s'il s'agit de causes plus complexes. Le Programme s'assure que les appels sont immédiatement mis au rôle et fixés pour audition selon l'ordre chronologique.

Absence de formalités : La Cour ne suit pas de procédures rigides.

Elle n'est assujettie à aucune règle de la preuve et les contribuables peuvent plaider leur propre cause s'ils le désirent. Les séances de la Cour sont ouvertes au public, cependant les audiences à huis clos ne sont tenues que dans des circonstances exceptionnelles.

Le juge en chef est la personne responsable de la répartition du

travail entre les juges et de l'affectation de chaque juge pour chacune des séances de la Cour. La Cour a sa propre salle d'audience à Edmonton, à London, à Toronto et à Montréal. De plus, elle partage des salles d'audience avec la Cour fédérale du Canada, à titre d'essai, à Vancouver, à Calgary et à Winnipeg. La Cour siège dans plusieurs autres endroits partout au pays (dans chacune des provinces) au moins une fois par année. Aucun employé ne travaille dans ces villes à moins que la Cour n'y siège.

Le registraire, qui est le sous-chef des employés de la Cour canadienne de l'impôt répond de la délégation complète des pouvoirs qu'il a en vertu de la loi au commissaire à la magistrature fédérale qui, à son tour, rend compte au ministre de la Justice. Le registraire est responsable de l'Administration de la Cour et est assisté dans ses fonctions par le registraire adjoint. Le Programme apporte son appui à la Cour canadienne de l'impôt par l'intermédiaire des services suivants:

Registraire : Le registraire est responsable de la direction générale des services administratifs de la Cour.

Registraire adjoint : Le registraire adjoint est appuyé dans ses fonctions par les coordinateurs des audiences qui préparent la mise au rôle des appels et renseignent les parties en litige relativement aux règles de pratique et de procédure de la Cour.

Finance et Administration : La Section des finances et de services administratifs fournit à la Cour les services financiers, les services administratifs ainsi que les services du personnel,

c'est-à-dire, la planification des finances, du budget et de la comptabilité. Elle fournit également les salles d'audience (et s'occupe de leur aménagement), les bureaux, l'aménagement et le matériel, les services d'impression et de publication, les fournitures et les approvisionnements ainsi que les services de la bibliothèque et de secrétariat.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Cadre législatif : Toutes modifications apportées à la loi de l'impôt sur le revenu, à la loi de l'impôt sur les revenus pétroliers ainsi qu'à la partie IV de la loi de 1971 sur l'assurance-chômage pourraient avoir des conséquences sérieuses, non seulement sur le nombre d'appels interjetés, mais également sur la complexité des appels entendus.

Facteurs économiques et sociaux : Divers facteurs économiques et sociaux ont une certaine influence sur le Programme. Du fait que le public devient de plus en plus conscient de ses droits, plus de

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme assure les services administratifs de la Cour canadienne de l'impôt, qui a compétence pour entendre et décider des appels portés devant elle sur des questions découlant de la Loi de l'impôt sur le revenu, du Régime de pensions du Canada, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers ainsi que de la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage, et de toute autre loi fédérale qui prévoit un droit d'appel devant elle.

2. Mandat légal

La Cour canadienne de l'impôt a été instituée en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt.

3. Objectif du Programme

L'objectif de la Cour canadienne de l'impôt est de fournir les services d'un tribunal indépendant et d'accès facile en vue d'assurer le règlement rapide et sans formalités des différends entre les contribuables et le ministre du Revenu national.

4. Description du Programme

L'Administration de la Cour canadienne de l'impôt, fournit aux juges les services suivants : les sténographes, les registraires de la Cour, la gestion des dossiers, une bibliothèque, des salles d'audience partout au Canada, des cabinets de travail ainsi que plusieurs autres services administratifs.

5. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'activité : Le Programme se compose d'une activité consistant à pourvoir à l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt.

Structure de l'organisation : La Cour, dont le siège social est situé à Ottawa, se compose du juge en chef, du juge en chef adjoint et de 11 autres juges, tous nommés par le gouverneur en conseil. Le juge en chef, afin de faire exécuter le travail de nature strictement judiciaire, a également le pouvoir, en vertu de la Loi, de recommander la nomination en tant que juges suppléants de la Cour, des juges nommés soit par le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial qui sont à la retraite.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants de la Cour canadienne de l'impôt pour 1983-1984 étaient:

- La Cour canadienne de l'impôt a été créée en juillet 1983, jour de l'entrée en vigueur de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt (S.C. 1980-81-82-83, c. 158) qui a abrogé la Loi sur la Commission de révision de l'impôt.

- Afin de permettre à la Cour de satisfaire aux exigences de son mandat et d'atteindre son objectif, la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt a porté le nombre des juges à 12.

- Depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt, l'Administration de la Cour ne relève plus du ministère de la Justice et est la seule responsable des secteurs suivants : la gestion des finances, la gestion du personnel, des activités relatives à l'administration et de tous les autres services habituellement offerts par un ministère.

2. Examen du rendement financier

Tableau 2 : Examen du rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984			
Administration de la Cour canadienne de l'impôt	Réal	Budget principal	Différence
	2 290	2 488	(198)
Années-personnes	38	40	(2)

Explication de la différence : les besoins financiers réels pour 1983-1984 étaient de 0,2 million de dollars, soit 8 % de moins que prévu dans le budget des dépenses principal. Cette différence est due surtout aux traitements, indemnités et pensions des membres et autres sommes versées en vertu du paragraphe 19(1) de la Loi sur la Commission de révision de l'impôt qui a été abrogée lors de la proclamation de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt.

A. Plans pour 1985-1986

1. Points saillants

Durant l'exercice 1985-1986, l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt continuera de fournir de façon efficace les services de soutien administratif à la Cour. De plus, l'Administration assistera la Cour dans le règlement du nombre important des appels interjetés en vertu de la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage en améliorant, entre autres, l'aménagement des salles d'audience et en assurant les services administratifs aux juges suppléants de la Cour affectés à l'audition de ces appels (voir page 13).

2. État financier récapitulatif

Tableau 1 : État financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1985-1986	Prévu* 1984-1985	Différence
Administration de la Cour canadienne de l'impôt	4 037	4 716	(679)	
	60	62	(2)	
Années-personnes autorisées				

* Les prévisions pour 1984-1985 sont de 0,5 million de dollars, soit 12 % de plus que les 4,2 millions de dollars qui figuraient dans le Budget des dépenses principal de 1984-1985 (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses à la page 4). L'augmentation est due à l'aménagement de deux salles d'audience à Toronto et à l'achèvement des travaux effectués au nouveau siège social de la Cour à Ottawa, tel qu'approuvé dans le Budget des dépenses supplémentaire.

Le Programme relatif à l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt exclut les années-personnes et les salaires des juges de la Cour, sauf pour ce qui est des salaires des juges suppléants.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1985-1986 sont de 0,7 million de dollars, soit 14 % de moins que les dépenses prévues pour 1984-1985. Cette diminution est due principalement à l'achèvement durant l'année 1984-1985 de la mise sur pied des activités de la Cour, tel que mentionné ci-dessus.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Années- Budget principal 1985-1986	Fonction- Dépenses	Total	Budget principal 1984-1985
Administration de la Cour canadienne de l'impôt	60	4,025	12	4,037
	60	4,025	12	4,225
	60	4,025	12	4,037
	60	4,025	12	4,225

Extraits du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits pour 1983-1984

Budget	Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
Credit 45 - Cour canadienne de l'impôt - Dépenses du Programme	1,707,000	2,313,000	1,687,477
Statutaire - Traitements, indemnités et pensions des membres et autres sommes versées en vertu du paragraphe 19(1) de la Loi sur la Commission de révision de l'impôt	632,000	436,201	436,201
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	149,000	166,000	166,000
Total du Programme - Budgétaire	2,488,000	2,915,201	2,289,678

Extrait de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$ 3,813,000 afin de financer le Programme de la Cour canadienne de l'impôt pour 1985-1986. Les autres dépenses, évaluées à \$ 224,000 pour les régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985
----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

45	Cour canadienne de l'impôt	3,813	4,011
(5)	Dépenses du Programme		
	Contributions aux régimes		
	d'avantages sociaux des employés	224	214
	Total du Programme	4,037	4,225

Crédits - Libellé et montants

Numéros Ministères et organismes	(dollars)	Budget principal 1985-1986
-------------------------------------	-----------	-------------------------------

45	Cour canadienne de l'impôt	3,813,000
	Programme	
	Dépenses du	

4	Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
5	Extraits du volume II des Comptes publics

Section I

Aperçu du Programme

6	A. Plans pour 1985-1986
6	1. points saillants
6	2. Etat financier récapitulatif
7	B. Rendement récent
7	1. points saillants
7	2. Examen du rendement financier
7	C. Données de base

8	1. Introduction
8	2. Mandat légal
8	3. Objectif du Programme
8	4. Description du Programme
8	5. Plan d'exécution du Programme
9	D. Perspective de planification
9	1. Contexte
10	2. Initiatives
10	3. Mise à jour des initiatives déjà annoncées
10	4. Efficacité du Programme
11	5. Données sur le rendement et justification des ressources

Section II

Renseignements supplémentaires

14	A. Analyse par article
14	1. Dépenses par article
15	2. Dépenses en personnel
16	B. Analyse des coûts

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. Elle comprend également des extraits du volume II des Comptes publics. Ceux-ci permettent d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document a pour objet de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1985-1986
Partie III
Cour canadienne de l'impôt

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commenant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. La Partie II renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1985

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés

et autres libraires

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnement et Services Canada

Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1986-III-72

au Canada: \$3.00

à l'étranger: \$3.60

Prix sujet à changement sans préavis

**Cour canadienne
de l'impôt**

**Budget
des dépenses
1985-1986**



Partie III
Plan de dépenses

CA1
FN
-E 77

Transport Canada

Government
Publication



1985-86 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1985

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1986-III-48
ISBN 0-660-52956-4

Canada: \$12.00
Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice

1985-86 Estimates

Government
Publications

Part III

Transport Canada

11

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the Department. The other four present the Expenditure Plans for each of the Department's programs.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the program's financial performance over the past year.

Each Program Expenditure Plan is divided into three sections. Each provides increasing levels of detail. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. Within each Program Expenditure Plan, a schedule of financial requirements provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Departmental Summary	1-1
Departmental Administration Program	2-1
Marine Transportation Program	3-1
Air Transportation Program	4-1
Surface Transportation Program	5-1

Departmental Summary

Role and Responsibilities

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the BNA Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

The department's role is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives and to operate specific elements of this system". This role can accommodate changes in the economic, social and political environment, and there is now a new emphasis which recognizes that the framework of economic regulation requires careful assessment to ensure it does not unduly inhibit economic efficiency and system productivity.

Transportation Outlook

The forecast for the Canadian economy is for moderate economic and population growth in the 1980s, slowing inflation, soft labour market conditions, stable fuel prices, and a need to restore regional perspectives.

The moderating trend in fuel prices and inflation in general should reduce cost pressure on rates and fare increases. On the other hand, the burden of debt servicing could be heavy, as carriers undertake capital investments delayed during the recession. Passenger travel is expected to continue its revival over the next few years due to economic recovery, increased incomes and a more competitive policy framework.

Structural trends in the demand for resources suggest lower than average growth in freight traffic. There are still grounds for optimism about prospects for resource demand, and hence freight traffic, especially in Western Canada, where the growth of traffic will exceed that of Eastern Canada.

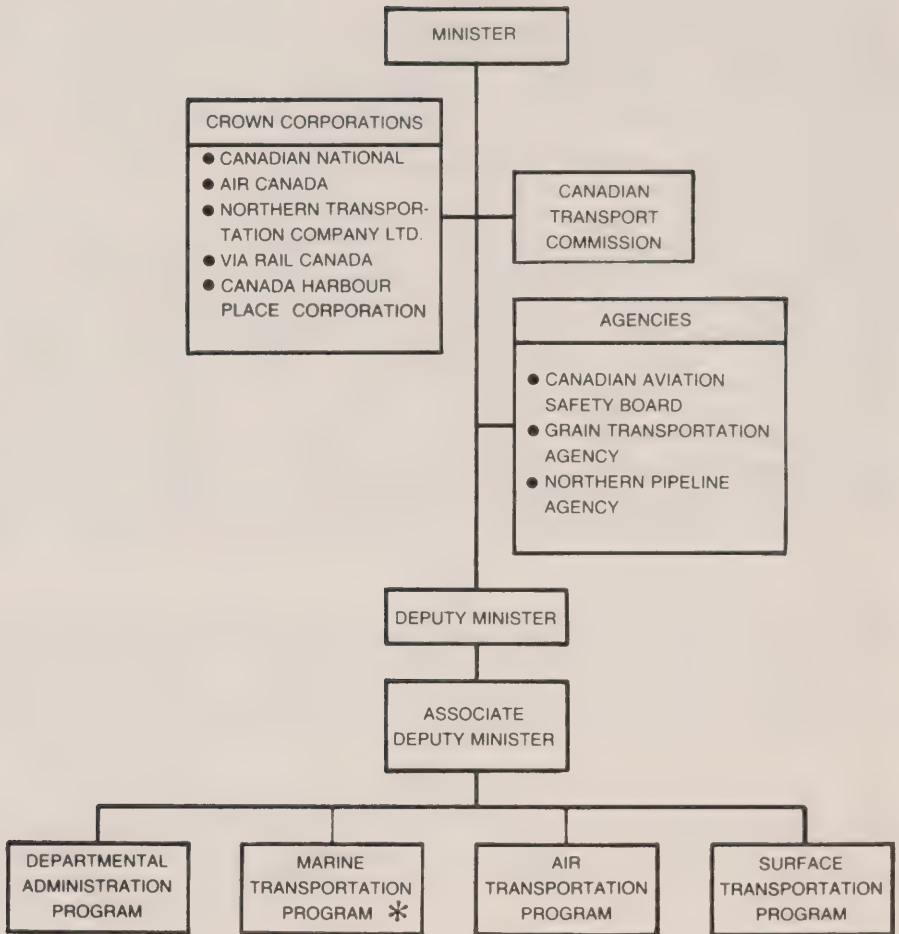
Organization and Programs

Transport Canada carries out its role through a complex structure which includes a headquarters organization; three operating administrations for Air, Marine and Surface transportation; and a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Air Canada and Canadian National, are totally independent and report to Parliament through the Minister.

The department is managed centrally from the perspective of long-term planning, inter-modal policy and inter-program resource allocation. Certain inter-modal operational program areas such as transportation of dangerous goods, specialist training and Stores are also managed centrally. In day-to-day operations, Air, Marine and Surface activities are managed as separate programs.

Two new Agencies, formerly carrying out work as departmental operations, will now report directly to the Minister. The Canadian Aviation Safety Board (CASB) and Grain Transportation Agency (GTA) operations are being resourced from commensurate reductions in the department's Air and Surface programs, respectively. Responsibility for the Northern Pipeline Agency (NPA), previously reporting to the Minister of State for Economic and Regional Development, is now vested with the Minister of Transport. These Agencies, in their own right, will be presenting separate Estimates submissions. Finally, responsibility for the Canada Harbour Place Corporation - an EXPO 86 - related Crown Corporation - has been transferred from Public Works Canada to Transport Canada. Figure 1 presents the organization of Transport Canada.

Figure 1: Organization Structure - Transport Canada



* Includes the following Crown corporations:
 Ports Canada, St. Lawrence Seaway Authority, Atlantic Pilotage Authority,
 Laurentian Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority, Pacific
 Pilotage Authority and the Canarctic Shipping Company Limited.

Department Spending Plan by Program, 1985-86

Figure 2: Net Resource Requirements by Program (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change		For Details See Page
			\$	%	
Budgetary					
Administration	190,351	186,864	3,487	1.9	2-8
Marine	848,670	903,975	(55,305)	(6.1)	3-9
Air	777,274	900,748	(123,474)	(13.7)	4-7
Surface	1,006,345	1,271,618	(265,273)	(20.9)	5-10
	2,822,640	3,263,205	(440,565)	(13.5)	
Non-Budgetary					
Marine	7,971	4,190	3,781	90.2	3-9
Surface	-	6,100	(6,100)	(100.0)	5-10
	7,971	10,290	(2,319)	(22.5)	
	2,830,611	3,273,495	(442,884)	(13.5)	

Priorities

The objectives and priorities of the federal government reflect its desire to promote economic recovery. The government's efforts place significant emphasis on economic development, particularly on productive investment, and on achieving federal objectives in conjunction with the private sector.

The objectives for the Department of Transport over the next few years, in the light of the government's objectives and their implications for transportation, are for increased efficiency in the transportation system including regulatory reform, enhanced competition, lower departmental operating expenditures, a high level of safety, improved efficiency and effectiveness of the management process, and an improved relationship between transportation Crown corporations and Agencies and the department.

Departmental Administration Program
Expenditure Plan

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	2-6

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86	
1. Highlights	2-7
2. Financial Summary by Activity	2-8
B. Recent Performance	
1. Highlights	2-10
2. Review of Financial Performance	2-12
C. Background	
1. Introduction	2-14
2. Legal Mandate	2-14
3. Program Objective	2-14
4. Program Organization for Delivery	2-15
D. Planning Perspective	
1. Environment	2-16
2. Initiatives	2-16
3. Update on Previously Reported Initiatives	2-17

Section II Analysis by Activity

A. Direction and Coordination	2-19
B. Planning, Research and Development	2-22
C. Administration and Common Services	2-27
D. Transportation Training	2-31

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-35
2. Personnel Expenditures	2-36
3. Capital Expenditures	2-38
4. Transfer Payments	2-39
B. Cost Analysis	2-40
C. Stores Revolving Fund - Additional Information	2-41
D. Payment to Canada Harbour Place Corporation	2-42

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested to spend \$177,725,000 to operate the Departmental Administration Program during the 1985-86 fiscal year. Existing statutes authorize the expenditure of an additional \$12,626,400.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
Transport			
<i>Departmental Administration Program</i>			
1	Operating expenditures	105,142	101,817
5	Capital expenditures	11,974	18,583
10	Payments to Canada Harbour Place Corporation	60,609	2,900
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	42	40
(S)	Contributions to employee benefit plans	8,984	7,898
(S)	Stores Revolving Fund	3,600	600
<i>Total Program</i>		<i>190,351</i>	<i>131,838</i>

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
Transport		
Department		
<i>Departmental Administration Program</i>		
1	Departmental Administration - Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions and authority to spend revenue received during the year	105,142,000
5	Departmental Administration - Capital expenditures	11,974,000
10	Payments to Canada Harbour Place Corporation in respect of operating and capital expenditures for the construction and operation of a facility at Pier B.C. in Vancouver, B.C. including, a cruise ship terminal, the Canadian Host Pavilion for Expo 86 and other related facilities	60,609,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates						1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital	Transfer payments	Sub-total	Less: Revenues credited to the vote	Total
Direction and Co-ordination	208	15,858	31	1,200	17,089	.....	17,089 12,758
Planning Research and Development	108	20,643	81	2,076	22,800	.....	22,800 24,836
Administration and Common Services	1,038	51,461	101	20	51,582	3,090	48,492 49,700
Transportation Training	413	28,737	11,761	.....	40,498	2,737	37,761 41,044
* Stores	.....	3,600	.....	.....	3,600	.....	3,600 600
Canada Harbour Place Corporation	.....	60,609	.....	.....	60,609	.....	60,609 2,900
	1,767	180,908	11,974	3,296	196,178	5,827	190,351 131,838

* This activity is financed through a Revolving Fund, and for this particular Fund, net cash Estimates are equal to the anticipated difference between expenditures and revenues. For information on expenditures and revenues of the Stores Revolving Fund activity, refer to the departmental Part III of the Estimates.

**Extracts from Volume II
of the Public Accounts**

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 1 - Departmental Administration			
- Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions and authority to spend revenue received during the year (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)	102,552,000	104,844,998	94,667,794
Vote 5 - Departmental Administration			
- Capital expenditures	18,003,000	17,004,001	13,496,670
Statutory - Minister of Transport			
- Salary and Motor Car Allowance	39,100	40,975	40,975
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	7,473,000	8,317,000	8,317,000
Statutory - Stores Revolving Fund	3,100,000	8,000,001	231,143
Total Program	131,167,100	138,206,975	116,753,582

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

For 1985-86 the Departmental Administration Program has established the following objectives:

- to continue the development and implementation of department-wide systems in order to improve the management and control of the department's financial, personnel, and materiel resources (see pages 2-17 and 2-27).
- to implement, subject to promulgation of necessary regulations, a comprehensive program of inspection, training, and emergency response information in support of the Transport of Dangerous Goods Act by:
 - continuing a training program for inspectors and for emergency response preparedness;
 - commencing compliance program activities in respect to handlers and offerers of dangerous goods for transport;
 - implementing a public awareness program jointly with the provinces.
 - establishing a dangerous goods data management information system to ensure efficient program evaluation and management.
- to strengthen transportation research and development capability to improve productivity and safety related to large capital procurements and operation of transport systems.

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change	For Details See Page
Direction and Coordination	17,089	19,967	(2,878)	2-19
Planning, Research and Development	22,800	25,956	(3,156)	2-22
Administration and Common Services*	55,182	63,682	(8,500)	2-27
Transportation Training	40,498	38,546	1,952	2-32
	135,569	148,151	(12,582)	
Less Revenue				
Administration and Common Services	3,090	3,165	75	2-28
Transportation Training	2,737	2,737		2-32
Departmental Operations	129,742	142,249	(12,507)	
Payment to Canada Harbour Place Corporation	60,609	44,615	15,994	2-42
Total Program	190,351	186,864	3,487	
Authorized person-years	1,767	1,821	(54)	

* This activity includes net cash requirements of \$3.6 million for the Stores Revolving Fund. For details see page 2-41.

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are approximately \$3.5 million higher than the 1984-85 forecast. This increase is primarily due to the:

	(Decrease) Increase
• payment to Canada Harbour Place Corporation formerly in Public Works Canada	\$16.0 million
• decrease in Energy Panel R&D funds allocated from EMR (Planning, Research and Development)	(\$3.3 million)
• increase in Stores Revolving Fund drawdown (Administration and Common Services)	\$.9 million
• decrease in Systems Development resources (Direction and Coordination)	(\$.6 million)
• decrease in capital requirements for EDP Facilities (Administration and Common Services)	(\$4.4 million)
• completion of the Safety Survey and Safety Advertising Campaign (Direction and Coordination)	(\$2.5 million)

Explanation of 1984-85 Forecast: The 1984-85 forecast for Departmental Operations is \$13.3 million or 10.3% higher than the 1984-85 Main Estimates of \$128.9 million. The difference of \$13.3 million reflects the following major items:

- Increase in Stores Revolving Fund drawdown
(Purchase of RAMP Equipment) \$2.1 million
- Implementation of a Safety Survey and Safety
Advertising Campaign \$2.5 million
- Reprofiling of systems development resources
(\$.9 million) and Electronic Data Processing
Facilities (\$1.3 million) from 1983-84 \$2.1 million
- Implementation of a comprehensive Internal
Audit and Program Evaluation Plan \$1.5 million
- Reinstatement of University Grants and Contribu-
tion program in support of transportation \$2.1 million
- Reprofiling of capital project for expansion of
Coast Guard College \$3.1 million

The forecast \$44.6 million payment to the Canada Harbour Place Corporation is higher than the 1984-85 Main Estimates as final approval of a revised forecast had not been received at the time of Main Estimates submission. As a consequence funding for 1984-85 was accomplished through supplementary estimates. The 1984-85 and prior years payments were made through the Department of Public Works.

B. Recent Performance

1. Highlights

Major developments during 1984-85 are as follows:

- The promulgation of regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act. These regulations deal with the classification and listing of dangerous goods, the documentation of consignments of dangerous goods, the use of safety markings such as labels and placards, safety requirements to be followed by shippers and carriers of dangerous goods, notification of public authorities in the event of accidents and the training of employees.
- Implementation of a safety advertising program.

Highlights of the program's performance during 1983-84 are:

- In Research and Development during 1983-84 and peaking in 1984-85:
 - Significant progress has been made in Marine projects including provision of detailed technological analysis of ship design and performance standards for navigation in ice covered waters, as a basis for regulatory developments; and development and demonstration of real time navigation systems for ice covered waters and for detecting and monitoring icebergs.
 - In Rail projects, the highlight was the development, based on previous departmental and British Columbia Railway initiatives, of the Advanced Train Control program. The period was marked by completion of the construction and bringing into revenue operation of the electrified branch line of the British Columbia Railway.
 - In Energy Conservation projects, new knowledge has begun to emerge on the exact nature and magnitude of the energy penalty of cold temperature driving. This has resulted from a cooperative program with the motor vehicle industry. Another key success in conservation, resulting in part from the energy program, has been in the air sector where improved automated air traffic flow procedures is leading to substantial jet fuel savings in excess of \$40 million annually for carriers.

- In Alternative Fuels projects, a major review of the safety of natural gas retailing and use in road vehicles was underway during 1983-84 and completed in 1984-85. In addition a major research and development program on the use of methanol (derived from natural gas) in automobiles is underway with the first phase work completed on cold starting.
- Delays in the capital acquisition of the Electronic Data Processing Facilities (\$1.3 million) caused a delay in development and implementation of systems and resulted in reprofiling of resources to 1984-85 and beyond (\$1.6 million), (see pages 12 and 17).
- Because the promulgation of Dangerous Goods regulations did not take place as anticipated in 1983-84, the increase in planned inspections did not occur as programmed (\$2.4 million), (see pages 12 and 17).
- The Air Traffic Services Training increase in student training days did not materialize and 18,300 actual days for training were lower than anticipated, although operational training needs were met.
- The Flight Services Training Plan was shelved as a result of a downturn in training demand. This downturn made it possible to carry out a similar training course for native people.
- The goal of increasing the level and volume of Telecommunications and Electronics training was achieved.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
	\$	\$	\$
Direction and Coordination	10,841	11,160	(319)
Planning, Research and Development	23,754	25,711	(1,957)
Administration and Common Services	57,889	64,907	(7,018)
Transportation Training	29,873	35,217	(5,344)
	122,357	136,995	(14,638)
Revenue			
Administration and Common Services	(3,296)	(3,090)	(206)
Transportation Training	(2,308)	(2,738)	430
	116,753	131,167	(14,414)
Authorized person years	1,777	1,737	40

Explanation of change: Actual financial requirements were \$14.4 million or 10.9% lower than projected in Main Estimates. The major causes of this decrease are as follows:

- delay in Dangerous Goods regulations being promulgated (Direction and Co-ordination) \$2.4 million
- delay in implementation of Conservation Funds and Alternative Fuel research and development projects (Planning, Research and Development) \$2.4 million
- decrease in Stores Revolving Fund drawdown (Administration and Common Services) \$2.9 million
- reprofiling of financial systems development resources (Administration and Common Services) \$1.6 million
- lower student loading at the Transport Canada Training Institute (Transportation Training) \$1.3 million

- postponement, contract issuance delay, and reprofiling of capital projects
 - Flight Simulator (Transportation Training) \$1.2 million
 - Boathouse and Machine Shop (Transportation Training) \$1.5 million
 - EDP Facilities (Administration and Common Services) \$1.3 million

C. Background

1. Introduction

The Departmental Administration Program provides direction, policy advice, coordination, and common services for the three operating Programs. Research and development policies and programs, especially in the area of energy, are developed, and in some cases implemented, within this Program. Through this program, liaison is maintained with international organizations, other levels of government in Canada, Federal Economic Development Coordinators, Crown Corporations and Agencies concerned with transportation and the transportation industry.

Within the Departmental Administration Program there are three operational areas. The Transportation of Dangerous Goods Directorate is responsible for implementing a comprehensive program to regulate the handling, offering for transport and movement of dangerous goods and to provide support in response to accidents. The Research and Development Directorate is responsible for developing research and development programs in support of departmental and other federal, provincial, and transportation industry needs for achieving enhanced productivity and safety through technological innovations. This is done on a coordinated basis in such areas as Arctic Marine, rail traffic, and radar communications systems. The Transportation Training Activity is also largely operational. Within this activity falls responsibility for two major training facilities: the Transport Canada Training Institute at Cornwall, Ontario and the Canadian Coast Guard College at Sydney, Nova Scotia. (Figure 3)

2. Legal Mandate

The National Transportation Act and the Transportation of Dangerous Goods Act provide the legal basis for the Program.

3. Program Objective

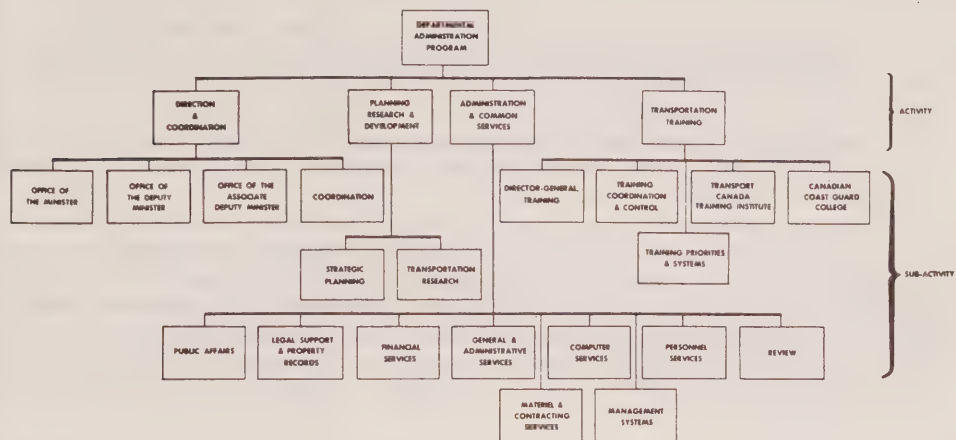
The objective of the Departmental Administration Program is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

The role of the Program is to furnish general direction to the Department and to provide overall policy development, strategic planning, research, and coordination. In addition, common services in such areas as finance, data processing, administrative telecommunications, materiel management, contracting, personnel, training, public affairs, legal advice, management systems, and review (which includes program evaluation and internal audit) are also provided.

4. Program Organization for Delivery

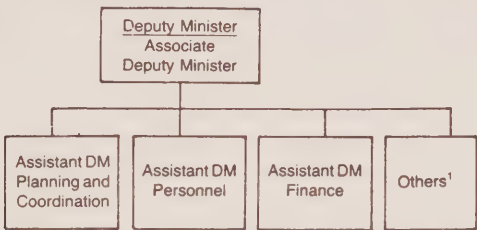
Activity Structure: The Departmental Administration Program consists of four activities and 20 sub-activities as shown in Figure 3.

Figure 3: Activity Structure



Organization Structure: The Program is divided into three main areas of responsibility: Planning and Co-ordination, Personnel and Finance. Each of these is headed by an Assistant Deputy Minister. The resources for Departmental Operations are set out by organization and activity in Figure 4.

Figure 4: Resources by Organization and Activity (1985-86 Estimates in \$000)



Activities					Activity Total
Direction and Coordination	12,063	-	-	5,026	17,089
Planning, Research and Development	22,800	-	-	-	22,800
Administration and Common Services	-	11,828	29,097	11,167	52,092
Transportation Training	-	37,761	-	-	37,761
Total	34,863	49,589	29,097	16,193	129,742
Person-Years	250	667	610	240	1,767

Notes: ¹ Includes expenses of the Offices of the Ministers, Deputy Minister, Associate Deputy Minister, Public Affairs, Legal Counsel, Review, and EXPO 86 Secretariat.

D. Planning Perspective

1. Environment

For the transportation system, it is expected that 1985-86 will experience:

- continued growth in the demand for freight transportation services by resource-based and chemical producing industries; and
- reduced escalation in fuel prices that will decrease pressure on transportation costs of all modes.

Efficient transportation plays an important role in the current program of economic development. Initiatives will be required to ensure system productivity. Safety in transportation, particularly with respect to dangerous goods, remains high in the public's perspective. Continued government restraint means increased effectiveness and productivity must be achieved in the department's operation.

2. Initiatives

In 1985-86, initiatives begun in 1983-84 and 1984-85 are continuing as reported in the following section, entitled, "Update on Previously Reported Initiatives."

3. Update on Previously Reported Initiatives

Transportation of Dangerous Goods Initiative: The promulgation of regulations regarding transportation of dangerous goods did not take place in 1983-84 as originally anticipated. As a result, the planned inspection program and the training of increased numbers of inspectors did not take place in 1983-84 and 1984-85.

The Transportation of Dangerous Goods regulations represent an attempt to develop a harmonized set of multi-modal regulations which will replace existing modal ones. With the promulgation of portions of the regulations in 1984-85, the compliance program will be commenced based upon regional offices in a number of cities. The compliance program will be preceded by an extensive industry awareness campaign.

The long-term benefits expected from this expanded program include the value of the information gathered by inspectors in identifying potential problems in dangerous goods transportation and the allaying of public anxiety through the presence of a visible and active compliance program. It is expected there should be a reduction in the number of accidents involving dangerous goods and a mitigation of the consequences of many of those which would still occur.

Electronic Data Processing Initiatives: The installation of the Electronic Data Processing Facilities (Distributed Data Processing Network) is well on the road to completion, and all facilities will be operational by the end of fiscal year 1984-85. The personnel, finance, and materiel applications are all in advanced stages of development and implementation. They will be operational across the network over the fiscal year. The base pay portion of the Personnel Management Information System is currently implemented in five regions. While base pay is only part of the overall development, it is the foundation of the total system and is the most complex part. Completion of the redeveloped personnel information system is forecast for 1986. The Materiel Management System is operating in pilot mode in the Atlantic Region of the Air Administration and will be implemented in other regions commencing in 1985-86. Similarly automated financial systems are operating in several regions and are being implemented on a phased basis in the other regions. Systems other than the Finance, Personnel and Materiel systems have also made significant progress in moving to the on-line environment. Many are in operation (such as Program Information System - Capital (PROGIS-CAP), National Integrated Marketing System (NIMS), and Civil Aircraft Register System (CARS)). Others such as the Airports Maintenance Management System (AMMS) are being piloted in regions. The capital costs related to this initiative amount to \$12.8 million all of which will be spent by the end of 1984-85.

Training Activity Initiative: Demands for Air Traffic Services Training over the short term have declined due to changes in operational requirements, resulting in only 18,300 student training days in 1983-84. This met client demands which are forecast to stabilize at approximately 20,000 student days per year. Similarly, while client demands were met in the Flight Services Specialists Training, a downturn of student training days was experienced.

Section II
Analysis by Activity

A. Direction and Coordination

Objectives

To ensure that the objectives of Transport Canada are implemented in a consistent manner, to provide co-ordination of departmental policy, and to improve all aspects of safety in the handling, offering for transport or transportation of dangerous goods.

The major initiatives for 1985-86 focus on the implementation of legislation concerning the transportation of dangerous goods:

- the commencement of a compliance program relating to dangerous goods manufacturing, shipping and container manufacturing activities;
- training of inspectors;
- conducting education and awareness sessions for industry and the provinces; and
- establishment of a data Management Information System to ensure efficient program evaluation and direction.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 12.6% of the total 1985-86 gross expenditures and 11.8% of total person-years for departmental operations.

Figure 5: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Offices of the Ministers and Deputy Minister	2,322	39	3,419	52	2,998	51
Office of the Associate Deputy Minister	2,704	27	2,721	31	1,305	19
Coordination Group	12,063	142	13,827	138	6,538	128
	17,089	208	19,967	221	10,841	198

Figure 6: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	9,663	57	9,785	49	7,752	72
Professional and special services	2,798	16	4,789	24	1,637	15
Other	3,397	20	5,012	25	1,337	12
Capital	31	-	115	1	115	1
Grants and contributions	1,200	7	266	1		
	17,089	100	19,967	100	10,841	100

1983-1984 Financial Performance: No significant changes between 1983-84 planned and actual financial performance occurred, except for a delay in implementing legislation concerning the transport of dangerous goods as regulations were not in place (\$2.4 million).

Figure 7 : 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Offices of the Minister and Deputy Minister	2,998	51	1,690	39	1,308	12
Office of the Associate Deputy Minister	1,305	19	1,243	15	62	4
Coordination Group	6,538	128	8,227	113	(1,689)	15
	10,841	198	11,160	167	(319)	31

Description and Resource Justification

The Offices of the Ministers, Deputy Minister and Associate Deputy Minister are funded through this activity, as are the departmental security and EXPO 86 Secretariat functions.

Coordination Group: This group deals with any issue not specific to any one mode of transportation and provides functional advice and authority on corporate matters in the following service areas:

- advice on short term policy issues or those relating to Crown Corporations reporting to the Minister of Transport;
- coordination of a Transport-wide program to improve transport services for the elderly and handicapped;
- advice to the Minister on appeals against decisions of the Canadian Transport Commission;
- advice to the Minister on international, provincial and industrial issues which are likely to have an impact on Transport Canada and its policies;
- advice to Cabinet on petitions to the Governor in Council;
- coordination of Transport Canada's external relations with other governments, other levels of government, agencies, international organizations, and industry (carriers and shippers), as well as management of the Federal-Provincial agreements subsidiary to the Economic and Regional Development agreements;
- coordination and advice, privacy and access to information, human rights, transportation of the handicapped, and the Alaska Highway Gas Pipeline;
- emergency planning and operation of the Transport Canada Situation Centre.
- liaison with Federal Economic Development Coordinators,
- implementation and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act;
- responsibilities related to the Transportation of Dangerous Goods include the development and evaluation of regulations and standards, education and examination of inspectors, the carrying-out of inspections, and the provision of support programs for response to dangerous goods accidents; and
- support services to the Office of the Minister (Parliamentary liaison, correspondence).

Professional and special services expenditures (Figure 6) are split almost evenly between security services and the Transportation of Dangerous Goods. Resources for the latter will be spent on the development of a management information system, standards, improved emergency response data, training and inspection programs.

B. Planning, Research and Development

Objectives

To formulate and promote policies, systems plans and strategies to ensure the efficient, safe and technologically progressive development of the multi-modal transportation system in Canada that contributes to the achievement of national objectives and responds to legislative and policy requirements such as those outlined in the National Transportation Act.

The following major projects will be pursued in 1985-86 by the department within this activity:

- Marine: studies, laboratory and field tests of new technologies in conjunction with the Marine Transportation Program, for improved vessel traffic management systems, including ice detection operations, and for the design of ice-breaking vessels as required for the movement of ships in the East Coast and Arctic zones, at a cost of \$2.1M;
- Railways: extension of rail freight R&D program to promising technologies for improved productivity of the Canadian Railway Network at a cost of \$3.3M;
- Energy: as an integral part of the federal Energy R&D program, described in EMR's program submissions, studies and tests to enhance the energy efficiency and the commercialization of new fuels for the transportation system at a cost of \$6.0M.
- Internal Planning: the implementation of a revised strategic planning process to make it more effective. This reformulated process will ensure better consideration of governmental and ministerial objectives and priorities.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 16.8% of the total 1985-86 gross expenditures and 6.1% of total person-years for departmental operations.

Figure 8: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Strategic Planning	5,135	37	5,426	47	4,635	50
Transportation Research	17,665	71	20,530	75	19,119	82
	22,800	108	25,956	122	23,754	132

Of the funds spent on transportation research, approximately 37% is for energy research and development.

Figure 9: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	5,537	24	5,988	23	5,938	25
Professional and special services	14,328	63	17,015	66	15,564	65
Other	778	4	814	3	895	4
Capital	81	-	57	-	251	1
Grants and contributions	2,076	9	2,082	8	1,106	5
	22,800	100	25,956	100	23,754	100

1983-84 Financial Performance: No significant changes between 1983-84 planned and actual financial performance occurred, except for delays in implementation of Research and Development projects.

Figure 10: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Strategic Planning	4,635	50	3,966	74	669	(24)
Transportation Research	19,119	82	21,745	58	(2,626)	24
	23,754	132	25,711	132	(1,957)	-

Description and Resource Justification

The Strategic Planning sub-activity encompasses the operations of transportation related Economic Forecasting and Studies, Corporate Planning and Policy Studies. A department-wide perspective is taken in these operations in order to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among departmental policies and plans, and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Forecasting and Studies:

Specific services include:

- undertaking transportation economic analysis pertaining to human resource use, productivity, passenger and freight transportation policy, future demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- developing transport-oriented economic forecasts as inputs into other groups' modelling for policy analysis;
- developing multimodal passenger freight forecasting and simulation models for policy analysis and formulation; and
- developing transportation energy demand models and supporting data for policy analysis and formulation.

Corporate Planning:

Specific activities include:

- planning and organization senior level planning meetings to identify strategic issues and priorities for the department;
- articulating these issues as goals to be addressed by specified units within the department;
- developing solutions to the issues by proposing new options or redefining strategic directions; and
- monitoring and reviewing progress towards implementation of the strategies selected and approved by management.

Policy Studies:

Specific activities include:

- undertaking a wide range of transportation policy analyses pertaining to human resource use, productivity, passenger transportation policy, freight transportation policy, future passenger and freight demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- reviewing, formulating and recommending long-term transportation objectives, principles and policies;
- formulating and recommending resource allocation priorities, regulatory, pricing and cost recovery policies;
- helping to provide an adequate level of university training and research in transportation through research awards to universities and regional transportation centres and through fellowships to students;
- identification and assessment of broad trends and issues in the multimodal transportation; and
- analyses of major elements of the national and regional transportation systems.

The Transportation Research sub-activity consists of the work carried out by the Research and Development Directorate.

Research and Development: This unit's activities include:

- monitoring, contributing to, and influencing the policies that affect transportation technology in Canada; and
- the programming, implementation, project control, and assessment of Transportation Research and Development activities.
- formulating and recommending strategies and plans needed for the total transportation system to adjust to the projected energy changes;

Transport Canada's energy R&D activities are fully integrated interdepartmentally through the Panel on Energy R&D. The work continues to provide technical input into policy, regulation, program and commercial development to enhance energy efficiency in all modes of transport, to introduce new transport fuels, and ensure the safe, efficient and timely transport of new off-shore resources. As in 1984-85, increased emphasis is directed toward:

- automobile fuel economy standards;
- the introduction of propane, Compressed Natural Gas and alcohol for automobile engines;
- accelerated development of East Coast and Arctic navigation system; and
- commercialization of research and development results.

Of the total expenditures on energy, 92% is for research and development projects and 8% is for project management staff costs.

The expenditures on Professional and Special Services (Figure 9) are for research and development contracts.

C. Administration and Common Services

Objectives

To see to the acquisition, safeguard, control and disposal of adequate financial, human and materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the efficient and effective management of its programs.

Specific initiatives for 1985-86 are:

- to continue the development of integrated financial systems;
- to complete development and Phase I implementation of the Materiel Management System (TCMMS) at a cost of \$.9M and a recurring cost for systems maintenance of \$.6M, and to complete development and implementation of the Fleet Management System (MVFMIS) at a cost of \$25K for development and a recurring cost for maintenance of \$78K.
- to continue the implementation of the Personnel Management Information System and the Automated Personnel Pay and Leave System;
- to operate and maintain the Distributed Data Processing Network in support of automation needs at a recurring cost of \$8.1M.
- to implement the approved annual Internal Audit and Program Evaluation plans to improve management control of program activities and to achieve a more effective use of Transport resources;
- to provide assistance to the TC Program Control Board by performing a challenge function on all policy and program proposals involving resources.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 40.7% of the total 1985-86 gross expenditures and 58.7% of total person-years for departmental operations.

Figure 11: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Affairs	3,956	68	4,266	68	3,819	69
Legal Support and Property Records	1,051	34	1,005	34	937	33
Financial Services	6,022	124	5,784	129	5,054	121
General and Administrative Services	8,435	207	8,333	209	8,208	214
Material and Contracting Services	3,244	75	4,474	81	4,325	77
Computer Services ¹	7,006	148	16,616	153	18,048	137
Management Systems	3,880	56	3,635	56	3,098	56
Personnel Services	11,828	254	11,285	255	10,630	250
Review	6,160	72	5,584	65	3,539	66
Stores Revolving Fund ²	3,600		2,700	-	231	-
	55,182	1,038	63,682	1,050	57,889	1,023
Revenue	(3,090)		(3,165)		(3,296)	-
	52,092	1,038	60,517	1,050	54,593	1,023

¹ The resources displayed for 1985-86 and 1984-85 reflect net figures due to anticipated savings of \$4.7 million and \$2.2 million respectively, which are targeted department-wide, resulting from the implementation of the Electronic Data Processing Network.

² Includes cash expenditures of \$25.7 million and receipts of \$22.1 million. See page 2-41 in Section III for further details.

The revenue is generated through the provision of Electronic Data Processing services by the Communications and Informatics Branch. This unit provides, to the operating Programs, a data processing service which is partially cost recoverable.

Figure 12: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	40,399	78	38,987	65	35,759	66
Professional and Special Services	6,104	12	7,473	12	5,423	10
Other	4,958	9	9,872	16	7,273	13
Capital	101	-	4,630	7	9,183	17
Grants	20	-	20	-	20	-
Revenue	(3,090)	(6)	(3,165)	(5)	(3,296)	(6)
Stores Revolving Fund	3,600	7	2,700	5	231	-
	52,092	100	60,517	100	54,593	100

1983-84 Financial Performance: Changes between 1983-84 planned and actual financial performance occurred, as a result of reprofiling to future years of EDP Systems Development (\$1.6 million), a delay in the implementation of the capital program to upgrade the central electronic data processing facilities (\$1.3 million), and decreased drawdown for the Stores Revolving Fund (\$2.9 million).

Figure 13: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Affairs	3,819	69	3,953	69	(134)	-
Legal Support and Property Records	937	33	953	34	(16)	(1)
Financial Services	5,054	121	6,081	125	(1,027)	(4)
General and Administrative Services	8,208	214	7,852	217	356	(3)
Material and Contracting Services	4,325	77	3,744	70	581	7
Computer Services	18,048	137	20,350	115	(2,302)	22
Management Systems	3,098	56	4,548	58	(1,450)	(2)
Personnel Services	10,630	250	10,898	255	(268)	(5)
Review	3,539	66	3,428	64	111	2
Stores Revolving Fund	231	-	3,100	-	(2,869)	-
	57,889	1,023	64,907	1,007	(7,018)	16
Revenue	(3,296)	-	(3,090)	-	(206)	-
	54,593	1,023	61,817	1,007	(7,224)	16

Description and Resource Justification

Included in this activity are records, mail, accommodation, publishing, library, electronic data processing and systems design, audit, management improvement, materiel management and contracting, finance, legal, personnel, and program evaluation and internal audit.

Transport Canada has approximately \$1 billion of materiel assets (excluding real property assets) in use, based on original purchase price. The need to support this equipment through inventories of spare parts and other materiel needs brought about the creation of the Transport Canada Stores Revolving Fund (Figure 24, page 2-41).

In 1983-84 the level of authority for this revolving fund was raised to \$43.7 million to enable the financing of increased levels of inventories required to support the departmental operating programs. The drawdown projected for 1985-86 is \$3.6 million and the accumulated charge remains within the maximum authorized level. The actual cost of purchases, excluding overhead, is recovered from users.

In 1984-85 the development of the Materiel Management System (TCMMS) will be completed and, for the first time, department-wide management of inventories will be possible. Based on departmental stocked inventories of some 200,000 line items, with an estimated value of \$60-70 million, the TCMMS will permit cost avoidance/savings of some \$6.6 million on the critical, lifetime and insurance spares portion of the inventory and of some \$2.1 million per year on the active part of the inventory beginning in 1986-87. While these systems may not result in net reduction of current resources they will reduce further increases.

The initiative to improve the management of resources using automation is approaching implementation. Installation of the national distributed data processing network will be completed in 1984-85. Development of applications supporting financial, personnel, and materiel operations are nearing completion and will be implemented across the network during 1985-86. New automation initiatives in support of the Administrations are being planned such as Ships Inspection Reporting System, Airports Maintenance Management System, National Airports Management Information System, Civil Aircraft Information Data Base and Dangerous Goods.

D. Transportation Training

Objectives

To ensure a competent professional, technical and managerial work force to meet the operational needs of the national transportation system.

Specific goals within these objectives are:

- to train a sufficient number of ab initio air traffic controllers in order to license about 70 annually;
- to continue the provision of telecommunications and electronics training associated with the acquisition of new equipment, new developments in technology and the demand for courses in both official languages;
- to increase the output of qualified Marine Officer graduates to 110 per year by 1989.

Resource Summary

Approximately 29.9% of gross expenditures and 23.4% of total person-years for departmental operations are accounted for by the Transportation Training Activity.

Figure 14: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Director-General - Training	325	6	185	3	345	3
Training Coordination and Control	1,359	24	1,498	28	1,317	26
Training Priorities and Systems	316	6	284	7	272	7
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	21,198	281	20,546	284	18,816	294
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	17,300	96	16,033	106	9,123	94
	40,498	413	38,546	428	29,873	424
Revenue	(2,737)	-	(2,737)	-	(2,308)	-
	37,761	413	35,809	428	27,565	424

Revenues in this Activity are generated through the recovery of costs for management development courses provided by the Management Training Centre, living costs for course participants at the Transport Canada Training Institute, and rental income on Public Service accommodation at the Coast Guard College. The Transport Canada Training Institute provides training to other federal government departments on a partial recovery of living costs.

Figure 15: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	17,611	47	17,252	48	16,677	60
Professional and Special Services	5,310	14	5,400	15	4,326	16
Other	5,816	15	5,835	16	4,922	18
Capital	11,761	31	10,059	28	3,948	14
Revenue	(2,737)	(7)	(2,737)	(7)	(2,308)	(8)
	37,761	100	35,809	100	27,565	100

1983-84 Financial Performance: Changes between 1983-84 planned and actual financial performance occurred, as a result of capital program slippages notably contract delays in Boathouse and Machine Shop construction (\$1.5 million), and the postponement of the Flight Simulator Project (\$1.2 million), and a lower student loading at the Training Institute resulting in reduced campus service costs (\$1.3 million).

Figure 16: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Director-General - Training	345	3	165	3	180	-
Training Coordination and Control	1,317	26	1,013	20	304	6
Training Priorities and Systems	272	7	399	6	(127)	1
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	18,816	294	21,869	301	(3,053)	(7)
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	9,123	94	11,771	101	(2,648)	(7)
	29,873	424	35,217	431	(5,344)	(7)
Revenue	(2,308)	-	(2,738)	-	430	-
	27,565	424	32,479	431	(4,914)	(7)

Description and Resource Justification

The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The use of the Cornwall facility as a course site and conference centre by departmental and other government organizations is becoming a major Institute activity. Training days provided by TCTI in 1983-84 were 114,000; in 1984-85 it is anticipated that 125,000 student days of training will be provided, and 145,000 student days of training in 1985-86.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, both men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after three years,

which include sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. The College provided 34,200 days of training in 1983-84. In 1984-85, the College will provide approximately 35,000 student days of training, and 36,000 student days in 1985-86.

The major portion of the resources in this activity is for salaries and wages (Figure 15). Capital expenditures are for the purchase of equipment for training and the construction of facilities at the Canadian Coast Guard College.

With the introduction of a new program for Air Traffic Controllers, the TCTI clientele should stabilize between 6,200 and 6,600 persons per year over the next five years. Furthermore, the new ab initio air traffic controller training program at TCTI has been lengthened from 3½ months to 9 months and will concentrate more on simulation and evaluation activities. The number of student training days in 1983-84 was 18,300. It is forecast that this will be approximately 19,700 in 1984-85 and will remain in the range of 19,000 - 20,000 student training days in 1985-86.

In the area of telecommunications and electronics training, the centre at TCTI is operating at full capacity. Demands for training are increasing, due to new systems being developed and the requirement for additional training days. In 1982-83 some 35% of client demands could not be met. This was reduced to 20-25% in 1983-84. While internal improvements have been made to accommodate additional courses and training days without any increase in resources, it is anticipated that in 1984-85 and 1985-86, approximately 35% of client demands will not be met.

The continuing objective for departmental supervisory and management training is 700 supervisors and 350 middle managers annually.

In 1983-84 the Coast Guard College established training courses for approximately 120 students, in order to meet the annual demand of fifty-five qualified marine officers. This program will continue in 1985-86 and future years with the objective of meeting 50% of the Fleet's needs for qualified officers.

The CG College expansion project at \$17.2 million is intended to increase the output of qualified Marine Officer graduates to 110 per year in approximately 1989. The project involves construction of a new residence block containing 238 berths (individual bedrooms) and structural alterations to the existing academic block to provide the necessary additional administrative space, and related new furniture.

Projects for a machine shop and boat house for the Coast Guard College, in the period 1983-86, have a combined total estimated cost of \$9.9 million.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Departmental Administration Program expenditures, by object, are presented in Figure 17. The Figure includes expenditures and receipts for the Stores Revolving Fund and payments to the Canadian Harbour Place Corporation.

Figure 17: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	64,225	63,727	57,809
Contributions to employee benefit plans	8,985	8,285	8,316
Goods and Services			
Transportation and communications	5,440	6,930	4,874
Information	1,969	4,305	791
Other Professional and special services	28,540	34,677	26,951
Rentals	796	2,447	1,832
Purchased repair and upkeep	1,298	2,090	1,447
Utilities, materials and supplies	31,089	28,393	20,366
Payments to Crown Corporations	60,609	44,615	20,935
All other expenditures	57	68	54
Total operating costs	203,008	195,537	143,375
Capital			
Construction and acquisition of land building and works	9,744	8,560	3,112
Construction and acquisition of machinery and equipment	2,230	6,301	10,385
Total capital	11,974	14,861	13,497

Transfer payments	3,296	2,368	1,126
Total expenditures	218,278	212,766	157,998
Revenue	(27,927)	(25,902)	(20,310)
	190,351	186,864	137,688

The estimated 1985-86 gross operating expenditures (excluding Stores Revolving Fund and Payments to Crown Corporations) will be about 9.0% below the 1984-85 forecast. Operating costs represent 90.3% of the total estimates for the Departmental Administration Program.

Figure 18: Operating Costs in Current Dollars for the Years 1983-84 to 1985-86 (\$ 000)

	Personnel Costs	Other Costs	Total Operating	% Change
1983-84 Actual	66,125	41,378	107,503	-
1984-85 Forecast	72,012	56,210	128,222	19.3
1985-86 Estimates	73,210	43,489	116,699	(9.0)

Note: The operating costs exclude payments to Crown Corporations and expenditures from the Stores Revolving Fund.

2. Personnel Expenditures

Figure 19: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Direction and Coordination	208	221	198
Planning, Research and Development	108	122	132
Administration and Common Services	1,038	1,050	1,023
Transportation Training	413	428	424
	1,767	1,821	1,777

Figure 20: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	74	66	58	50,350-96,300	66,109
Scientific and Professional					
Chemistry	2	3	-	15,724-68,070	36,392
Economic, Sociology and Statistics	30	38	40	14,570-65,080	50,159
Education	34	30	30	13,609-68,070	43,070
Engineering & Land Survey	31	35	39	23,306-76,130	55,008
Library Science	9	9	10	19,782-50,712	36,758
Psychology	1	1	-	24,293-56,575	-
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	308	285	277	13,912-57,987	38,715
Computer Systems Admin.	99	101	76	18,766-61,433	38,246
Financial Administration	53	54	55	13,853-57,980	41,111
Information Services	47	48	47	13,579-57,980	41,124
Organization and Methods	31	30	31	13,520-57,980	44,159
Personnel Administration	89	94	99	13,330-63,870	41,431
Program Administration	49	47	36	13,912-57,987	42,844
Purchasing and Supply	31	29	30	12,766-57,980	37,897
Others	-	-	4		-
Technical					
Air Traffic Control	44	46	55	14,776-62,449	53,310
Drafting Illustration	17	18	18	15,557-40,310	28,062
Educational Support	3	3	-	10,719-28,517	24,533
Engineering and Scientific Support	8	13	6	14,041-50,866	31,478
Electronics	74	75	77	16,619-51,950	41,409
General Technical	14	12	13	12,635-55,682	33,741
Radio Operations	17	16	23	14,411-43,863	33,718
Ships Officers	33	37	33	20,486-51,531	44,481
Social Science Support	18	23	18	12,635-57,764	30,890
Technical Inspection	-	-	10	12,635-57,691	-
Others	-	-	3		-

Figure 20 Cont'd: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	369	365	371	12,932-31,743	21,530
Data Processing	59	63	52	13,352-37,130	25,080
Office Equipment	4	5	8	12,665-25,271	18,638
Secretarial, Stenographic and Typing	149	146	147	12,636-31,946	21,610
Operational					
General Labour and Trades	30	28	26	14,776-40,676	25,075
General Services	31	30	31	13,253-39,988	20,976
Ships Crews	2	2	2	18,840-29,988	26,820
Others	7	11	12		-

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Figure 21: Major Capital Projects (\$000)

Project by Activities	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31/85	Future Years' Estimates 1985-86	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
TRANSPORTATION TRAINING					
Electronic Equipment for Marine Training	6,860	6,860	2,194	362	4,304
Canadian Coast Guard College:					
Boat House and Machine Shop construction,					
Sydney, N.S.	9,894	9,894	3,138	4,069	2,687
College Expansion, Sydney, N.S.	18,300	17,185	6,191	5,675	5,319

4. Transfer Payments

Figure 22: Transfer Payments (\$000)

Project	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Grants			
Grants to universities, other organizations, university students and other individuals for transportation research	1,304	1,304	692
National Transportation Week Committee	20	20	20
Total Grants	1,324	1,324	712
Contributions			
Contributions to Provinces and Agencies in accordance with Terms and Conditions prescribed by the Governor in Council for transportation development initiatives undertaken under Subsidiary Agreements to Economic and Regional Development Agreements	1,200	266	-
Contributions for the support of transportation studies at universities and other institutions	751	758	414
Provincial and municipal governments for transportation research and demonstrations	21	20	-
Total contributions	1,972	1,044	414
Total	3,296	2,368	1,126

B. Cost Analysis

The net cost of the Departmental Administration Program by Activity include only those expenditures to be charged to the department's voted and statutory payments excluding the Stores Revolving Fund and the Payment to Canada Harbour Place Corporation. Also to be taken into consideration in establishing the actual costs to operate the Program are other cost items and revenues generated.

Figure 23: Net Cost of Program by Activity for 1985-86 (\$000)

	1985-86 Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Total Net Costs	Total Net 1984-85
Direction and Coordination	17,089	-	17,089	-	17,089	12,758
Planning, Research and Development	22,800	-	22,800	-	22,800	24,836
Administration and Common Services	51,582	9,719	61,301	3,090	58,211	58,210
Transportation Training	40,498	-	40,498	2,737	37,761	41,044
	131,969	9,719	141,688	5,827	135,861	136,848

The adjustments made to the estimated operating expenditures to arrive at a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works (\$ 8.3 million) and other services provided without charge by other departments (\$ 1.4 million); and inclusion of all revenues generated by the Program.

C. Stores Revolving Fund - Additional Information

Actual expenditures and receipts are displayed to March 31, 1984. Forecast expenditures and receipts are displayed for the fiscal years 1984-85 and 1985-86.

Figure 24: Statement of Changes in Stores Revolving Fund Drawdown (\$000)

Fiscal Year	Opening Balance	Expenditures	Receipts	Closing Balance
1982-83	32,000	14,200	13,500	32,700
1983-84	32,700	15,000	14,700	33,000
1984-85	33,000	24,800	20,000	37,800
1985-86	37,800	25,700	22,100	41,400

D. Payment to Canada Harbour Place Corporation

Canada Harbour Place Corporation was incorporated on June 18, 1982 for the following purposes:

- to acquire, develop, administer and dispose of land, and to manage real property for the Government of Canada in Vancouver, British Columbia;
- to design and construct a facility at Pier B-C, including a cruise ship terminal and a Canadian host pavilion for Expo '86;
- to design, construct and manage other facilities on the site as required; and
- to organize, operate and manage the participation of Canada as host nation for Expo '86 at Pier B-C.

**Figure 25: Canada Harbour Place Corporation
Summary of Expenses and Revenue (\$000)**

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85
Operating Costs	10,941	5,832
Capital Expenditures	68,987	56,220
Non-Government Receipts	(12,329)	(17,166)
Government's Payments	67,599	44,886
- Other Departments	6,990	271
- Funding through TC	60,609	44,615
Planned Person-Years	62	46

Effective July 1, 1984, the Minister of Transport was designated as the Minister responsible for federal participation in EXPO 86.

**Marine Transportation Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	3-7

Section I

Program Overview

A. Plans for 1985-86	
1. Highlights	3-8
2. Financial Summary by Activity	3-9
B. Recent Performance	
1. Highlights	3-11
2. Review of Financial Performance	3-12
C. Background	
1. Introduction	3-15
2. Legal Mandate	3-15
3. Program Objective	3-15
4. Program Organization for Delivery	3-16
D. Planning Perspective	
1. Environment	3-18
2. New Initiatives	3-20
3. Update on Previously Reported Initiatives	3-20
4. Program Effectiveness	3-21

Section II

Analysis by Activity

A. Aids to Navigation	3-22
B. Ship Movement Systems and Services	3-27
C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	3-31
D. Marine Search and Rescue	3-36
E. Regulatory	3-40
F. Public Wharves and Harbours	3-44
G. Direction and Administration	3-47
H. Major Ports	3-49
I. Bridges	3-53
J. Canals	3-55
K. Pilotage Services	3-58

Section III

Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	3-62
2. Personnel Expenditures	3-63
3. Capital Expenditures	3-65
4. Transfer Payments	3-69
B. Cost Analysis	3-70
C. Revenue Analysis	3-71
D. Loans	3-72
E. Canadian Coast Guard Fleet	3-73
F. Maritime Pollution Claims Fund	3-75
G. 1983-84 Main Estimates - Financial Comparison of the Restated Financial Plan with the Original by Activity	3-76
H. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations	3-77

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested to spend \$824,910,578 to operate the Marine Transportation Program during the 1985-86 fiscal year. This amount includes \$7,971,000 of non-budgetary expenditures, representing advances to Canada Ports for capital purposes. Existing statutes authorize the expenditure of an additional \$31,730,422.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86	1984-85
		Main Estimates	Main Estimates
	<i>Marine Transportation Program</i>		
15	Operating expenditures	447,779	432,570
20	Capital expenditures	340,388	435,257
25	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	1,709	3,303
30	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	3,855	4,387
35	Payment to the Canada Ports Corporation	21,209	32,219
40	Payment to the Hamilton Harbour Commission	2,000	2,130
(S)	Contributions to employee benefit plans	31,730	27,862
	Appropriations not required		
-	Payment to the St Lawrence Seaway Authority	.....	3,000
-	Payments to the Atlantic Pilotage Authority	.....	386
-	Payment to the Laurentian Pilotage Authority	.....	106
-	Payments to the Northern Transportation Company Limited in respect of the Keewatin resupply operation	.....	1,200
	Total budgetary	848,670	942,420
145	Loans to the Canada Ports Corporation to meet capital expenditures for 1985	1,190	4,190
150	Loans to the Halifax Port Corporation	6,781	.....
	Total Non-budgetary	7,971	4,190
	<i>Total Program</i>	<i>856,641</i>	<i>946,610</i>

Votes - Wording and amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
	<i>Marine Transportation Program</i>	
15	Marine Transportation - Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions, the payment of excepted expenses incurred in respect of Canadian distressed seamen as defined in Section 306 of the Canada Shipping Act, authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments and authority to spend revenue received during the year	447,779,000
20	Marine Transportation - Capital expenditures including payments to provinces or municipalities as contributions towards construction done by those bodies	340,388,000
25	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1985	1,709,000
30	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal	3,855,000
35	Payment to the Canada Ports Corporation for: (a) development of new port facilities at Pointe Noire, Port of Sept-Îles, Québec; (b) development of new port facilities at Grande Anse, Port of Chicoutimi, Québec; and (c) construction of a new tug, Port of Churchill, Manitoba.	21,209,000
40	Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in the cost of construction of the East Port Complex, Hamilton, Ontario	2,000,000
L45	Major Ports - Loans to the Canada Ports Corporation, pursuant to Section 25 of the Canada Ports Corporation Act in accordance with terms and conditions approved by the Minister of Finance pursuant to subsection 134(3) of the Financial Administration Act.	1,190,000
L50	Major Ports - Loans to the Halifax Port Corporation pursuant to Section 27 of Part II of Schedule 1 of the Canada Ports Corporation Act in accordance with terms and conditions approved by the Minister of Finance pursuant to subsection 134(3) of the Financial Administration Act	6,781,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)

	1985-86 Main Estimates							1984-85 Main Estimates	
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital	Transfer payments	Sub-total	Less: Revenues credited to the vote	Total	Non budgetary Loans investments advances	Total
Departmental									
Aids to Navigation	2,995	182,264	191,370	7	373,641	1,623	372,018	.....	372,018 497,576
Ship Movement Systems and Services	941	56,792	17,363	.....	74,155	415	73,740	.....	73,740 68,887
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	1,194	111,999	71,765	.....	183,764	6,722	177,042	.....	177,042 129,362
Marine Search and Rescue	749	45,965	17,576	900	64,441	.....	64,441	.....	64,441 54,953
Regulatory	530	33,460	3,587	29	37,076	.....	37,076	.....	37,076 37,997
Public Wharves and Harbours	93	39,994	39,671	.....	79,665	.....	79,665	.....	79,665 75,419
Direction and Administration	382	20,368	13,038	200	33,606	.....	33,606	.....	33,606 47,418
Anticipated Capital Lapse	.....	.....	-13,982	.....	-13,982	.....	-13,982	.....	-13,982 -9,290
Total department	6,884	490,842	340,388	1,136	832,366	8,760	823,606		823,606 902,322
*Crown corporations									
Major Ports	.....	21,209	.....	.....	21,209	.....	21,209	7,971	29,180 36,409
Bridges	.....	3,855	.....	.....	3,855	.....	3,855	.....	3,855 4,387
Pilotage Services	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... 492
Canals	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... 3,000
Total Crown corporations		25,064			25,064		25,064	7,971	33,035 44,288
	6,884	515,906	340,388	1,136	857,430	8,760	848,670	7,971	856,641 946,610

* Payments for the excess of Expenditures over Revenues, and for Capital purposes

Extracts from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 10--Marine Transportation-- Operating expenditures	405,169,000	409,571,419	375,090,041
Vote 15--Marine Transportation-- Capital expenditures	174,615,000	189,720,783	155,081,325
Vote 20--Payment to the Atlantic Pilotage Authority	430,000	430,000	.....
Vote 25--Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	3,052,000	3,052,000	2,486,201
Vote 30--Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	3,396,000	3,396,000	3,396,000
Vote 31a--Payment to the Hamilton Harbour Commission .....	.....	2,750,000	1,831,267
Vote 32a--Payment to the Windsor Harbour Commission .....	.....	600,000	384,926
Vote 33c--Payment to the Canarctic Shipping Company Limited for effecting modifications to the vessel, "M.V. Arctic" .....	.....	3,255,000	2,731,511
Vote 35--Payment to the Canada Ports Corporation	27,577,000	31,824,241	19,147,593
Vote 36a--Payment to the St. Lawrence Seaway Authority .....	.....	3,000,000	3,000,000
Vote 37c--Payment to the Great Lakes Pilotage Authority .....	.....	250,000	249,792
Vote 38c--Payment to the Laurentian Pilotage Authority .....	.....	1,115,000	966,084
Statutory--Contributions to Employee Benefit Plans	26,653,000	29,665,000	29,665,000
Statutory--Refunds of amounts credited to revenue in previous years .....	.....	34,450	34,450
	640,892,000	678,663,893	594,064,190
Non-Budgetary			
Vote L40--Loans to the Canada Ports Corporation	4,909,000	4,909,000	4,881,253
Total Program	645,801,000	683,572,893	598,945,443

Section I

Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

For 1985-86, the Marine Transportation Program has set the following goals:

- to finalize work associated with proposed amendments to the Canada Shipping Act to address recommendations from recent Marine inquiries and to update the legislation relating to pollution prevention, compensation for oil pollution damage, training of seafarers and vessel traffic services;
- to continue the federal government's preparedness to support Arctic resource development by participating in an interdepartmental program of R & D for Arctic transportation and related marine services;
- to implement the fleet replacement program by introducing into service three new Class 1100, one Class 1050 and two Class 800 Coast Guard Navaid Tenders; (see page 3-26)
- to implement the recommendations of the 1984 "Study on Marine Casualty Investigations in Canada" which pertain to the marine mode; (see page 3-43)
- to formulate and execute improved safety inspection practices of mobile offshore drilling units; and
- to undertake a project with the objective of defining levels-of-service goals for the Coast Guard short-range aids and icebreaking.

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Net Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast* 1984-85	Change	For Details See Page
Budgetary				
Departmental Operations				
Aids to Navigation	367,956	447,317	(79,361)	3-22
Ship Movement Systems and Services	73,740	70,073	3,667	3-27
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	177,042	127,214	49,828	3-31
Marine Search and Rescue	62,390	59,165	3,225	3-36
Regulatory	37,075	38,735	(1,660)	3-40
Public Wharves and Harbours	71,797	79,355	(7,558)	3-44
Direction and Administration	33,606	34,952	(1,346)	3-47
	823,606	856,811	(33,205)	
Crown Corporations				
Major Ports	21,209	37,529	(16,320)	3-49
Bridges	3,855	4,387	(532)	3-53
Canals	-	3,000	(3,000)	3-55
Pilotage Services	-	2,248	(2,248)	3-58
	25,064	47,164	(22,100)	
	848,670	903,975	(55,305)	
Non-Budgetary				
Crown Corporations				
Major Ports	7,971	4,190	3,781	3-49
	856,641	908,165	(51,524)	
Departmental Operations				
Authorized person-years	6,884	6,905	(21)	3-63

*The 1984-85 forecast, based on information available to management as of October 31, 1984, is \$38.4 million or 4% lower than the 1984-85 Main Estimates of \$946.6 million ("Extracts from Part II of the Estimates", page 3-4). This difference is explained in "Recent Performance - Highlights", page 3-11.

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are \$52 million or 6% lower than the 1984-85 forecast expenditures. The decrease is a result of the following factors:

Budgetary - Departmental Operations

Capital expenditures

- lower capital expenditures as construction of vessels approaches completion (\$51.5 million)

Operating expenditures

- provision of 4% for increase in salaries, wages, and employee benefits \$19.0 million
- workload increases for dredging; ship refit; helicopter services; regulation and inspection of mobile offshore drilling units; and development of a Coast Guard Northern region \$5.9 million
- cost reduction imposed by the government relating to search and rescue; vessel traffic services; fleet; and ship inspection (\$5.0 million)
- reduction in payments to Canarctic (\$1.6 million)

Budgetary - Crown Corporations

- Rehabilitation of the Welland Canal now completed (\$3.0 million)
- Development of new port facilities at Sept-Îles and Chicoutimi approaching completion (\$15.0 million)
- Grain Elevator at Halifax now completed (\$1.8 million)
- No appropriation granted to Pilotage authorities (\$2.2 million)

Non-Budgetary - Crown Corporations

- Construction of a container terminal at Halifax \$6.8 million
- Bulk potash terminal at Saint John to be completed in 1985-86 (\$3.0 million)

B. Recent Performance

1. Highlights

1983-84:

- The construction of replacement vessels was accelerated under a special capital program.
- The long range radio navigation system (Loran 'C') for Canada's east coast was completed in 1984-85 at a total cost of \$15.6 million, versus the estimated cost of \$17 million.
- All the other capital projects planned for 1983-84 were also initiated; however, some of them did not reach the planned progress stage. Delays in contract awards and in the design of vessels, adverse weather conditions and late equipment delivery were the main reasons for the lapse of \$34 million in the capital program.

1984-85:

The major program of vessel construction is now expected to be completed at a lower cost than anticipated. The savings will be used partly for meeting larger payments to Crown Corporations and funding increased capital construction for Public Wharves and Harbours. The difference between the 1984-85 forecast and the 1984-85 Estimates is explained as follows:

- cost savings for construction of vessels,
reflected in the Aids to Navigation and
Icebreaking activities (\$54 million)
- an increase in capital construction expenditures,
reflected in the Public Wharves and Harbours
activity \$11 million
- a reduction in operating expenditures for wharf
repairs, partly offset by increased payments to
Harbour Commissions, reflected in the Public
Wharves and Harbour activity (\$ 2 million)
- an increase in payments to Canada Ports Corporation,
due to a change in cash flow of capital projects \$ 5 million
- a forecast deficit for the Laurentian Pilotage
Authority \$ 2 million
- Reduction in original spending plans (\$38 million)

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Review of 1983-84 Financial Requirements (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Departmental Operations			
Aids to Navigation	241,295	253,280	(11,985)
Ship Movement Systems and Services	62,791	68,767	(5,976)
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	97,873	112,368	(14,495)
Marine Search and Rescue	55,427	60,469	(5,042)
Regulatory	31,695	32,654	(959)
Public Wharves and Harbours	51,894	50,931	963
Direction and Administration	26,329	31,020	(4,691)
	567,304	609,489	(42,185)
Crown Corporations			
Major Ports	19,148	27,577	(8,429)
Bridges	3,396	3,396	-
Canals	3,000	-	3,000
Pilotage Services	1,216	430	786
	26,760	31,403	(4,643)
	594,064	640,892	(46,828)
Non-Budgetary			
Major Ports	4,881	4,909	(28)
	598,945	645,801	(46,856)
Authorized person-years	6,750	6,688	62

Explanation of change: The authorized person-years and level of spending were increased to 6,767 PYs and \$683.6 million through Supplementary Estimates, mainly in response to the government's economic initiative of accelerating or advancing some capital projects. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in the "Extracts from Volume II of the Public Accounts", page 3-7. The large surplus is attributed to the following factors:

Budgetary - Departmental Operations

Operating Expenditures: The Program lapsed \$32.0 million (7%) from its original plan and in addition, \$4.5 million of the \$14.0 million received through Supplementary Estimates. The major factors are as follows:

- Coast Guard experienced a surplus from the following activities: Search and Rescue due to the delay in placing new search-and-rescue vessels into operation (\$3 million); Aids to Navigation and Icebreaking due to the postponement of ship refits and because some vessels were inoperative (\$10 million) \$13.0 million
- Harbours and Ports experienced savings because dredging was done at lower costs than anticipated and projects for wharf repairs and shore protection works were delayed or deferred \$ 8.0 million
- Savings were realized in all activities as a result of salary increases remaining below provisions and stiffer controls on travel and overtime authorization, and on the purchase of printing, office supplies, and professional and special services \$10.5 million
- Payments to the Canarctic Shipping Company Limited were reduced (\$0.6 million from original plan and \$0.4 million from Supp. Est.) \$ 1.0 million
- The contingency fund of \$3 million received through Supplementary Estimates to provide emergency response in the event of a major oil spill was not required \$ 3.0 million
- The provision of \$3.3 million received through Supplementary Estimates for payments to Harbour Commissions to assist in the realization of special capital projects was not fully utilized (\$2.2 million only) \$ 1.1 million

Capital Expenditures: The Program slipped \$25.5 million (15%) from its original plan and in addition, lapsed \$9.0 million of the \$15 million received through Supplementary Estimates. The major factors are as follows:

- The construction and refit of fleet vessels for Aids to Navigation and Icebreaking did not proceed at the expected pace. Additional funding provided through Supplementary Estimates also lapsed \$22.7 million
- The cash flow of the remaining capital program was some five percent below planned levels due to some projects being delayed \$10.0 million
- One capital project was completed at lower cost \$ 1.8 million

Budgetary - Crown Corporations

Payments to Crown Corporations: The Program lapsed \$10.4 million against the original plan and in addition, \$2.9 million of the \$8.6 million received through Supplementary Estimates, due to the following:

- Payments to Ports Canada - lapse of \$10 million of original plan and \$2.7 million of appropriation received through Supplementary Estimates (for details, see page 3-50) \$12.7 million
- Payments to Atlantic Pilotage Authority (for details, see page 3-59) \$ 0.4 million
- Payments to Laurentian Pilotage Authority lower than the appropriation received through Supplementary Estimates \$ 0.2 million

C. Background

1. Introduction

The federal government has extensive responsibilities with respect to the marine transportation system in Canada. The principal areas involving the Marine Transportation Program are:

- safety-oriented regulation of marine transportation;
- provision of navigation services (e.g., traffic control, conventional aids such as lighthouses, radio aids and buoys, and pilotage services);
- provision of a search-and-rescue capability;
- ship-source pollution prevention;
- development and maintenance of waterways (e.g., icebreaking, escorting of ships in ice-covered waters and operation of the St. Lawrence Seaway); and
- development, operation and maintenance of a national network of 13 ports, 9 commission harbours and 366 public harbours and wharves.

Crown Corporations usually provide these services when all or substantially all of the costs can be recovered from the users. Currently, Crown Corporations provide the pilotage services and operate the St. Lawrence Seaway (as well as several bridges over the St. Lawrence River) and the 13 ports.

The Marine Transportation Program includes all the other marine transportation services (Departmental Operations components - Figure 1) and is the vehicle through which the government funds certain of the Crown Corporations' investments in fixed assets and, if necessary, covers operating losses (Crown Corporations - Figure 1). The Program also includes some marine freight services, principally in the Arctic.

2. Legal Mandate

The following are the 12 principal acts that deal with the federal government's responsibilities for federal marine way and terminal activities and relate to the activities of the Program: National Transportation Act, Canada Shipping Act, Navigable Waters Protection Act, Arctic Waters Pollution Prevention Act, Canada Ports Corporation Act, St. Lawrence Seaway Authority Act, Pilotage Act, Harbour Commissions Act, Toronto Harbour Commissioners Act, Hamilton Harbour Commissioners Act, Public Harbours and Port Facilities Act and Carriage of Goods by Water Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is to attend to the development and operation of a safe and efficient national marine transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

In addition, the Program has a number of sub-objectives that deal with such matters as accessibility, equity, productivity and cost recovery.

4. Program Organization for Delivery

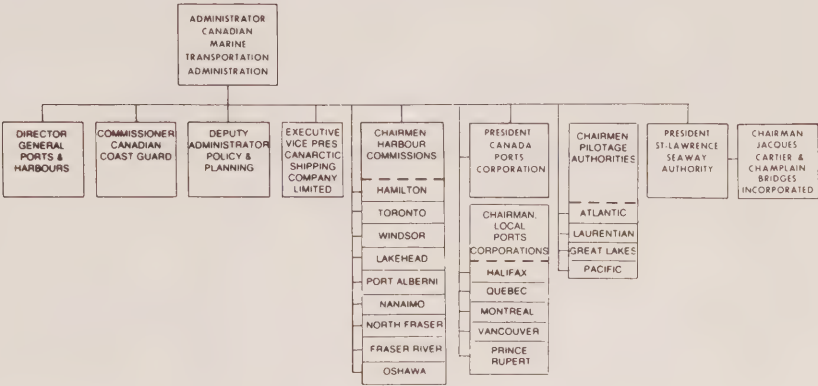
Activity Structure: The Marine Transportation Program is divided into 11 activities, of which 4 relate to funding of the operations of Crown Corporations. The left-hand column of Figure 3 illustrates the activity structure. A reclassification of some functions, effective April 1, 1985, results in a transfer of person-years and associated costs between activities. The new distribution is used in presenting the financial plan for 1985-86, along with the financial forecasts for 1984-85, and in reporting on actual financial performance for 1983-84. The financial plan for 1983-84, as originally presented in that year's Main Estimates, has been restated in terms of the new distribution. (Figure 66, page 3-76, compares the restated version with the original by activity).

Organization Structure: The basis for the Canadian Marine Transportation Administration (CMTA) is the concept of a single body to co-ordinate the administration and management of federal marine way and terminal activities. The Marine Administrator directs the formulation and implementation of marine policies and programs. In addition, he is responsible for the management of all operational, developmental and regulatory activities of the Department in support of marine transportation and the development of ports and marine commerce in Canada. The individual operating components of the CMTA (Figure 3) exercise a high degree of autonomy in the performance of their activities, but are subject to central management control exercised through the Administrator in the areas of:

- policy setting;
- major resource allocation and investment decisions;
- operational decisions affecting more than one component;
- the planning, programming, budgeting and finance processes;
- senior management information systems; and
- operational review and performance measurement.

The organization structure differs from the Program's activity structure. Figure 3 illustrates their relationship and shows the dollar resources that are provided to the various components through appropriations.

Figure 3: Distribution of Resources by Activity/Organization (\$000)



ACTIVITY RESOURCES PROVIDED THROUGH APPROPRIATIONS										Estimates 1985-86
Departmental Operations										
Aids to Navigation	367,956									367,956
Ship Movement Systems & Services	73,740									73,740
Icebreaking, Arctic & Other Ship Support	170,668	4,665	1,709							177,042
Marine Search & Rescue	62,390									62,390
Regulatory	37,075									37,075
Public Wharves & Harbours	69,797			2,000						71,797
Direction & Administration	28,934	4,672								33,606
Crown Corporations										
Major Ports					29,180					29,180
Bridges								3,855		3,855
Canals								-		-
Pilotage Services								-		-
Total Appropriations	69,797	740,763	9,337	1,709	2,000	29,180	-	-	3,855	856,641
Crown Corporation Budgets (\$000)										
Income			10,303		249,438	66,838	69,437		6,544	
Expenses			12,012		208,136	68,984	78,472		11,536	
Profit (Loss)			(1,709)		41,302	(2,146)	(9,035)		(4,992)	
Capital Spending			-		139,500	531	4,910		88	

D. Planning Perspective

1. Environment

Total marine traffic growth to 1995 is expected to be 1.3% annually (Figure 4). Total volume of waterborne commodities should increase from 356.7 million tonnes in 1981 to 428.6 million tonnes in 1995. However, traffic growth rates will vary among regions, with the highest average rate of growth (2.8%) likely to be registered in British Columbia and a real decline (-1.6%) likely to occur in the Prairies.

Figure 4: Forecasts of Marine Traffic to 1995
(in millions of tonnes)

REGION	LOADINGS		UNLOADINGS		TOTAL	
	Base Year 1981	Average Annual % Growth	Base Year 1981	Average Annual % Growth	Base Year 1981	Average Annual % Growth
Atlantic	22.4	3.2	21.1	-1.3	43.5	1.4
Quebec	80.8	0.2	45.7	0.6	126.5	0.3
Ontario	34.1	1.0	40.5	0.0	74.6	0.5
Prairies	0.5	-1.6	-	-	0.5	-1.6
British Columbia*	79.5	3.2	32.1	1.6	111.6	2.8
Canada	217.3	1.9	139.4	0.4	356.7	1.3

* Includes N.W.T.

For the Seaway, virtually no growth in traffic is foreseen for 1984 and 1985. Improvements are foreseen however for the next five years. With 1981 as the base year, the 1995 outlook shows very modest average annual growth of 1.0% for both the Montreal - Lake Ontario and Welland Canal sections of the Seaway (Figure 5).

Figure 5: St. Lawrence Seaway Traffic Forecast to 1995
(in millions of tonnes)

YEAR	MONTREAL - LAKE ONTARIO	WELLAND CANAL
1981	50.57	58.85
1982	42.82	49.02
1983	45.06	50.14
1985 forecast	45.95	54.87
1990 forecast	53.51	62.51
1995 forecast	57.68	67.31

Several projects have been underway for the development and shipment of oil and gas from the Canadian Arctic, especially in the Beaufort Sea. Exploration has already affected and will continue to affect the volume of traffic and the demand for marine services. On the assumption that the marine transportation mode will be used in lieu of pipeline, between 24 and 48 one-way oil vessel transits from the Beaufort Sea are forecast per annum over the 1991-1995 period.

There has been a noticeable decline in the optimism with which the Arctic had previously been viewed as a major frontier of resource development. This decline has been due partly to the sluggish recovery of the economy from the recession and partly to the effectiveness of world-wide conservation measures leading to reduced energy demand in the face of a world-wide oil surplus. As a result, the urgency for year-round Arctic exploration and production has diminished.

Prospects for eastern offshore developments have not changed significantly from the forecasts of a year ago, except for the Labrador sea area. Only marginal growth in marine traffic is expected through 1995, with existing vessel bottoms able to carry the majority of any new production in eastern offshore areas.

With respect to commercial fishing, it is known that some 41,100 registered fishing vessels existed in Canada in 1982. Approximately 91% of all registered vessels in 1982 were salt-water vessels. In terms of distribution, approximately 67% of the vessels were located in the Atlantic provinces, 9% in Quebec and Ontario, and 24% on the West Coast. Approximately 86% of the total Canadian catch of 1.4 million tonnes in 1982 originated in the Atlantic provinces. The situation is not likely to change significantly, either in proportion or in level of activity. Nevertheless, we may expect to see some rationalization of the east-coast fleet over the long term and some real reduction in the size of the Pacific fleet because of overcapacity. Reductions could run up to 1,000 vessels by 1995. Since commercial fishing traffic is not expected to change significantly, no additional demand for Coast Guard services, such as search and rescue, is foreseen.

Pleasure boating and sport fishing put pressure on such marine services as communications and search and rescue. In 1982, more than 1.7 million pleasure craft were in use in Canada. It is expected that the 6.9% annual growth in pleasure-craft population over the 1974-1982 period will not continue over the medium term. In the long term, it is likely to grow at 2.6% annually, more in line with the rate of growth of personal disposable income. Although marine incidents are likely to increase over time with traffic, the rate of increase will probably decline somewhat as a result of enhanced prevention measures.

2. New Initiatives

Currently ongoing initiatives will be continued with emphasis on implementing the recommendations of the Study on Marine Casualty Investigations in Canada, and on improving the safety practices of mobile offshore drilling units.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Establishment of Local Ports Corporations

Following proclamation in February 1983 of the Canada Ports Corporation Act, the new corporate Board fully committed itself to attain the objectives set out in the legislation, specifically a move toward greater port autonomy.

Since then, several ports have been established as local port corporations; they are: Montreal and Vancouver on July 1, 1983; Halifax, Quebec and Prince Rupert on June 1, 1984. The Port of St. John's is expected to be proclaimed Local Port Corporation in 1985.

Fleet Capital Investment Plan (FCIP)

The initial Fleet acquisition project, which listed for 1983-84 the planned construction start of five vessels at a total cost of \$242.3 million was significantly expanded with the introduction of a special capital program in the spring of 1983. Aside from boosting vessel construction to eleven ships plus three modernization projects with a total initial price tag of close to \$700 million, the program also spawned a number of ports and other projects, notably at Sept-Îles and Chicoutimi. The total value of projects embraced by the capital spending initiative thus reached \$824 million; additional funding of \$34.4 million was obtained in 1983-84 supplementary estimates.

Partly due to a highly competitive market situation, the cost of the vessel acquisition program has fallen to about \$600 million. As well, spending on the various vessels and ports projects did not reach target levels in 1983-84 as the implicit pace proved too ambitious. In 1984-85 again, spending is projected to fall below the level planned in the Main Estimates (\$332 million compared with \$390 million). About two-thirds of the 1984-85 spending decrease is represented by the reduction in the total cost of vessel acquisition; the rest may be regarded as work carried into 1985-86.

Figure 6 displays the specific capital projects and spending over the three years (further project detail is provided in the full list of capital projects in Figure 59, page 3-65).

Figure 6: Special Capital Program (\$ millions)

Activity	Description	1985-86 Estimates	1984-85 Forecast	1983-84 Actual
Departmental Operations				
Aids to Navigation	Ten vessel replacements	140.9	214.8	55.3
	Three mid-life refits	15.6	32.0	3.9
	Small craft replacements	4.2	4.1	0.3
Icebreaking	One vessel replacement	52.0	15.5	-
	Total Coast Guard Fleet	212.7	266.4	59.5
Aids to Navigation	Assumption Centennial Park Seawall	-	0.5	0.7
	Halifax-Dartmouth Bridge Pier Protection	-	0.6	1.4
Public Wharves and Harbours	New terminal facilities	-	3.2	0.4
	Wharf extensions and improvements	-	20.9	5.7
	Hamilton Harbour Commission for East Port Complex	2.0	3.0	1.8
	Windsor Harbour Commission for West End Marina	-	0.5	0.4
Total Departmental Operations		214.7	295.1	69.9
Crown Corporations Payments				
Canals				
	St. Lawrence Seaway Authority Welland Canal Rehabilitation	-	3.0	3.0
Major Ports				
Canada Ports Corporation	Port Development - Sept-Îles	14.0	16.7	0.7
	Port Development - Chicoutimi	4.9	17.0	0.8
Total Crown Corporations		18.9	36.7	4.5
Total Program		233.6	331.8	74.4

4. Program Effectiveness

The different operational situations faced by Marine components preclude the development of a single comprehensive indicator. Measures of achievement are available for most activities and are presented in the activity analysis section.

Section II

Analysis by Activity

A. Aids to Navigation

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of aids to navigation, such as conventional aids, radio aids, ship channels and canals to facilitate the safe and efficient movement of marine transportation in Canadian waters.

Resource Summary

The Aids to Navigation activity accounts for approximately 43% of the total 1985-86 Marine Transportation Program expenditures and 44% of the total person-years.

Figure 7: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-1986		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Conventional aids	151,354	2,594	141,747	2,581	123,707	2,432
Radio aids	9,881	157	9,621	168	12,461	202
Sounding and dredging	19,712	153	18,219	157	19,150	162
Canso Canal operation	1,324	24	1,234	24	1,304	23
Operating expenditures*	182,271	2,928	170,821	2,930	156,622	2,819
Capital expenditures	191,370	67	278,110	59	85,905	64
Anticipated capital lapse	(4,062)	-	-	-	-	-
Total expenditures	369,579	2,995	448,931	2,989	242,527	2,883
Revenue credited to vote	(1,623)	-	(1,614)	-	(1,232)	-
Net resource requirements	367,956	2,995	447,317	2,989	241,295	2,883

*Includes grants and contributions of \$7,000 (1984-85, \$57,000; 1983-84, \$62,000).

The decrease of approximately \$91 million in capital reflects a reduction in the vessel replacement program. The increase in operating expenditures is due to the provision of 4% for increases in salaries, a one million dollar workload increase for ship refit and a transfer of resources from the Department of Public Works for the cost recovery of dredging.

Revenue results from the recovery of costs for services provided to other government agencies. Helicopter services provided to the Department of Fisheries and Oceans account for \$1.2 million.

1983-84 Financial Performance: Savings were realized as a result of salary increases remaining below provisions and because some vessels were inoperative. A change in cash flow for the vessel replacement program is responsible for the capital lapse of \$8 million.

Figure 8: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	156,622	2,819	160,647	2,816	(4,025)	3
Capital expenditures	85,905	64	94,134	11	(8,229)	53
Total expenditures	242,527	2,883	254,781	2,827	(12,254)	56
revenue	(1,232)	-	(1,501)	-	269	-
Net	241,295	2,883	253,280	2,827	(11,985)	56

Description

This activity facilitates the safe and efficient movement of marine traffic by the following means.

Conventional Aids: A network of fixed and floating aids such as buoys, lighthouses and range-lights marks channels, harbour entrances and prominent landmarks and obstructions. Major operating tasks are to determine the marine aids needed and to develop, place, operate and maintain these aids. The placement, operation and maintenance of the aids require substantial support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Radio Aids: Radio positioning systems such as Loran 'C', radio beacons and racons are provided for long-, medium- and short-range navigation.

Sounding and Dredging: Water-depth monitoring and, where necessary, dredging ensure that ship channels remain at the stated depth and width.

Canso Canal Operation: The canal is operated and maintained to provide a short-cut for vessels from the St. Lawrence Gulf to the eastern coastline of Nova Scotia and the Atlantic coast of the United States.

Performance Information/Resource Justification

Conventional Aids: The network consists of approximately 13,200 floating aids (buoys) and 7,300 land-based aids, of which 272 are major light-houses. The locations of aids are shown on charts, and the positions and characteristics of lighted aids are in the List of Lights, Buoys and Fog

Signals, both of which references are used by ships in Canadian waters. The Canadian aids-to-navigation system is in accordance with the international system adopted by the International Association of Lighthouse Authorities. The Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters. The regions operate 11 main bases and 5 sub-bases in delivering the aids program. (See Figure 67, page 3-77.)

The primary indicator of operational effectiveness is the degree to which these aids are in service and operating as advertised. The main measure of operational effectiveness is the time that a conventional aid is not in service. Figure 9 shows planned and actual achievement on average for all conventional aids since 1977-78.

Figure 9: Actual and Planned Average Days for which a Conventional Aid is not Available

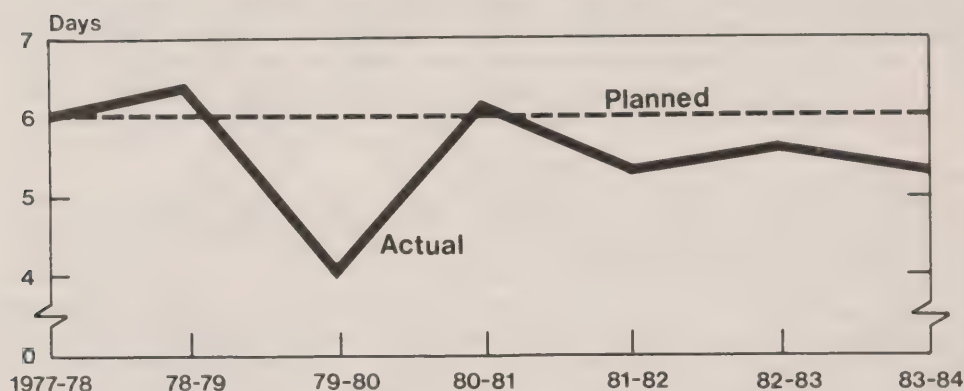


Figure 10 summarizes the operating resources needed to achieve these results for the three years to 1985-86 and the key underlying variables affecting these resource requirements.

Figure 10: Performance and Resource Data - Conventional Aids

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	68,440	67,222	53,985
Aircraft support	9,995	7,491	7,490
Other	72,919	67,034	62,232
	151,354	141,747	123,707
Key resource determinants			
No. of aids	20,500	20,500	20,510
Amount of fleet support hours provided	179,400	179,400	184,382

Radio Aids: The radio location system consists of some 200 electronic aids, such as racons and beacons, and a long-range electronic navigational aids system, Loran 'C'.

The Loran 'C' program on the east coast was completed in 1984-85. The replacement of Decca and Loran 'A' systems with Loran 'C' has resulted in a saving of 24 person-years.

The main indicator of operational effectiveness is the functioning of the aids in accordance with advertised characteristics. The measure of operational effectiveness is the percentage of time the aids are functioning. Planned availability for Loran 'C' is 99.7%. This target has been consistently met.

Sounding and Dredging: The Coast Guard's dredging program relates to main shipping channels and approach channels to ports and harbours. Dredging programs are carried out in each Coast Guard region for general maintenance of channels and provision of new channels in response to requests from local and regional interests seeking waterway improvements for trade expansion. The dredging is carried out on Coast Guard's behalf by Public Works Canada (PWC) and by private dredging firms under contract.

Water-depth sounding is conducted to provide data for dredging operations and to determine periodically the status of the channels. Sounding work is carried out on behalf of Coast Guard by PWC, except in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, where Coast Guard equipment is employed to sound approximately 7,500 hectares annually.

Figure 11 summarizes the sounding and dredging program planned for 1985-86.

Figure 11: Resource Data - Sounding and Dredging (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Water depth sounding	5,395	5,138	3,862
PWC dredging	8,590	7,034	6,933
Contracted dredging	5,727	6,047	8,355
Total resource requirements	19,712	18,219	19,150

Canso Canal Operation: On average, the canal is kept open between 280 and 295 days a year and provides transit for some 2,600 vessels.

Capital Expenditures: Figure 12 outlines the planned 1985-86 capital program. The program calls for the commissioning of three class 1100, one class 1050 and two class 800 vessels during the 1985-86 fiscal year.

Figure 12: Summary of Main Estimates Capital Projects, 1985-86 (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/85	Planned Spending 1985-86	Future Years' Spending
Conventional aids				
Major projects	18,895	3,082	7,786	8,027
Miscellaneous projects under \$250,000	13,186	-	13,186	-
	32,081	3,082	20,972	8,027
Radio aids	5,269	514	3,126	1,629
Sounding and dredging	16,069	7,497	2,536	6,036
Vessel replacements				
6 major naval tenders				
- light icebreakers (Class 1100)	357,600	219,020	121,528	17,052
2 medium naval tenders				
- light icebreakers (Class 1050)	65,360	44,107	18,037	3,216
2 small naval tenders (Class 800)	4,148	2,709	1,339	100
Mid-life refit (3 vessels)	51,500	35,932	15,568	-
Miscellaneous projects under \$250,000	46,214	8,689	8,264	29,261
	524,822	310,457	164,736	49,629
	578,241	321,550	191,370*	65,321

*Before anticipated capital lapse of \$4.1 million.

B. Ship Movement Systems and Services

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of vessel traffic services facilities, a network of coastal radio stations, and other communications and information systems to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic in Canadian and adjacent waters.

Resource Summary

The Ship Movement Systems and Services activity accounts for approximately 9% of the total 1985-86 Marine Transportation Program expenditures and 14% of the person-years.

Figure 13: Activity Expenditures (\$'000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Vessel traffic services	25,901	447	28,357	510	23,524	507
Communications services	30,891	494	29,719	494	27,783	512
Operating expenditures*	56,792	941	58,076	1,004	51,307	1,019
Capital expenditures	17,363	-	12,412	2	11,782	2
Total expenditures	74,155	941	70,488	1,006	63,089	1,021
Revenue credited to vote	(415)	-	(415)	-	(298)	-
Net resource requirements	73,740	941	70,073	1,006	62,791	1,021

* Includes grants and contributions of \$27,000 in 1983-84.

Revenue is generated from services provided to other government agencies. Recovery is also made for a radio message service provided to the private sector. This revenue (estimated at \$2.4 million for 1985-86) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1983-84 Financial Performance: Savings were realized as a result of salary increases remaining below provisions and due to an under-utilization of person-years. The lapse of \$3 million in capital expenditures was caused by the delay of the following projects: VTM Prince Rupert, VTM Halifax and new generation communications control system.

Figure 14: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	51,307	1,019	54,357	1,061	(3,050)	(42)
Capital expenditures	11,782	2	14,800	-	(3,018)	2
Total expenditures	63,089	1,021	69,157	1,061	(6,068)	(40)
Revenue	(298)	-	(390)	-	92	-
Net	62,791	1,021	68,767	1,061	(5,976)	(40)

Description

The Ship Movement Systems and Services activity supports marine traffic through two services.

Vessel Traffic Services: This component provides vessel traffic information, advice, instruction and emergency coordination resources on a 24 hour, 7 day a week basis to ensure the safe and efficient movement of ships in selected Canadian waters. The service is provided through 9 systems using 12 vessel traffic centres, including one seasonal, across Canada (Figure 68, page 3-77). The majority of these systems are responsible for interactive traffic management. Additionally, the Eastern Canada Traffic System (ECAREG) and the Arctic Canada Traffic System (NORDREG) are respectively mandatory and voluntary reporting and clearance systems for ships under the Canada Shipping Act. Marine information is prepared and disseminated through the Notices to Mariners, List of Lights and Notices to Shipping. The primary purpose of these systems is to reduce the risk to shipping, lives, property and the environment by providing marine information on navigation, meteorology, shipping, ice conditions, and regulations for the benefit of external marine and shipping interests, internal Coast Guard operations and the public. Their secondary purpose is to ensure compliance with Canadian regulations by ships entering Canadian waters.

Communications Services: These consist of a national network of Coast Guard radio stations, both manned and remote controlled, and operated 24 hours a day, 7 days a week. Coast Guard radio stations have two major roles. The primary is to provide shipping in Canadian and adjacent water with a safety service to meet the requirement of the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention. This role is fulfilled by maintaining a continuous listening watch on the distress and calling frequencies to detect radio transmissions from mariners in distress. The secondary role is to provide administrative and commercial communications services through the provision of a public correspondence service. Closely allied to this service is the communications service required for the command and control of the Canadian government's civilian fleet.

Performance Information/Resource Justification

Vessel Traffic Services: Performance is based on a 99.5% availability of services. To date this target has consistently been met. Statistical information is shown in Figure 15.

Figure 15: Performance and Resource Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating expenditures (\$000)			
Vessel traffic services	25,901	28,357	23,524
Selected key resource variables			
Hours of operation at traffic centres	113,900	113,900	113,056
Trends in use of services			
Ship movements	419,000	419,000	435,700
Messages processed	994,000	994,000	1,026,800

Other key variables include the amount and age of equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Communications Services: Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning as intended. Through a back-up equipment system, the service is made available at all times. Figure 16 shows resource requirements and one key trend in operations. Other key resource variables include the amount, type and age of the equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Figure 16: Performance and Resource Data - Communications Services

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating expenditures (\$000)			
Radio station operations and equipment maintenance	30,891	29,719	27,783
Key resource variables			
Hours of operation at manned radio stations	502,240	502,240	502,240

Capital Expenditures: Figure 17 outlines the planned 1985-86 capital program.

Figure 17: Summary of Main Estimates Capital Projects 1985-86
(\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast		
		Spending to Mar.31/85	Planned Spending 1985-86	Future Years' Spending
Expansion or enhancement of services:				
Extension of VHF/FM communications	4,147	1,686	974	1,487
Replacement of radio transmitters, receivers and communication control equipment	22,970	10,537	4,372	8,061
Relocate VTS Centre Halifax	4,570	2,458	2,112	-
New Generation Communications Equipment	5,998	158	1,686	4,154
Replace receiver site and office - Sydney	2,681	543	1,812	326
Radar VTS Centre - Montreal	7,860	-	1,900	5,960
Communications Mobile Maritime	2,168	1,139	1,029	-
Miscellaneous projects under \$250,000	3,478	-	3,478	-
	53,872	16,521	17,363	19,988

C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient utilization of icebreakers, helicopters and other facilities and services to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic through ice-covered waters and to prevent flooding caused by ice jams on the St. Lawrence River and other areas as required, and also to support specific non-Coast-Guard activities and the transportation by sea of equipment and supplies to government locations, private companies and individuals located in the Arctic.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 21% of the total 1985-86 Marine Transportation Program expenditures and 17% of the total person-years.

Figure 18: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Icebreaking and escorting	55,908	826	54,193	825	49,497	757
Flood control	8,963	125	8,491	125	8,302	118
Ice reconnaissance	15,650	-	14,293	-	12,692	-
Arctic research and development	4,665	9	4,622	9	1,485	-
Other support	26,813	229	28,421	222	23,973	225
Operating expenditures	111,999	1,189	110,020	1,181	95,949	1,100
Capital expenditures	71,765	5	23,916	-	8,723	-
Total expenditures	183,764	1,194	133,936	1,181	104,672	1,100
Revenue credited to vote	(6,722)	-	(6,722)	-	(6,799)	-
Net resource requirements	177,042	1,194	127,214	1,181	97,873	1,100

The increase of \$48 million in capital is to provide for the construction of an icebreaker, class 1200, under the vessel replacement program.

Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Arctic (contracted through the private sector) for other government departments. In addition, revenue of \$6.8 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship CCGV John Cabot for transatlantic-cable repair work. This work is performed for Teleglobe Canada on a full cost-recovery basis.

1983-84 Financial Performance: The 1983-84 plan was increased by a supplementary budget of \$3.3 million to provide for a payment to Canarctic for effecting modifications to the vessel "M.V. Arctic". The actual payments to Canarctic were \$1.0 million lower than planned. The other actual costs are under plan due to a postponement of mid-life vessel refit and to savings in operating costs accruing from the unscheduled lay-up of vessels for repairs.

Figure 19: 1983-84 Financial Performance (\$'000)

	1983-84					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	95,949	1,100	100,557	1,125	(4,608)	(25)
Capital expenditures	8,723	-	18,220	-	(9,497)	-
Total expenditures	104,672	1,100	118,777	1,125	(14,105)	(25)
Revenue	(6,799)	-	(6,409)	-	(390)	-
Net	97,873	1,100	112,368	1,125	(14,495)	(25)

Description

Icebreaking and Escorting: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Flood Control: Ice in the St. Lawrence River below Montreal is managed to facilitate the orderly circulation of ice and thus prevent damage to or loss of property threatened by flood.

Ice Reconnaissance: Aircraft are chartered for ice reconnaissance, through contract administered by the Department of Environment, to advise the shipping industry of ice conditions.

Arctic Research and Development: This service includes sponsorship of mission-oriented research and development projects in the Canadian Arctic. Transport Canada plays a co-ordinating role in this program, which is shared with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

Other Support: The other services provided by this activity are:

- **Arctic Resupply** - This involves the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.

- Support to Other Government Departments and Agencies - This service provides vessels and aircraft to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services is the charter of the CCGV John Cabot to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic.
- Canarctic Shipping Company Limited - Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the M.V. Arctic, an experimental Arctic Class 2 bulkcarrier, to further the development of Canadian expertise in cargo-ship/icebreaker technology and to demonstrate the feasibility of an extended Arctic navigation season. Canarctic Shipping Company has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine, by means of the M.V. Arctic during the summer season. In a joint venture with Federal Commerce and Navigation, the Company has also contracted with Cominco to carry 75% of the output of the Polaris Mine on Little Cornwallis Island. The M.V. Arctic is also being used as a laboratory for studying vessel design and investigating ice conditions in Arctic areas, with the results being made available to Canadian shipbuilding and shipping companies.

Performance Information/Resource Justification

Icebreaking and Escorting: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven dedicated icebreaking vessels are employed. This fleet is complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 20.

Figure 20: Performance and Resource Data - Icebreaking and Escorting

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	49,982	48,735	38,473
Aircraft support	1,567	1,446	2,290
Other	4,359	4,012	8,734
	55,908	54,193	49,497
Demand for service			
Ships assisted	3,150	3,100	3,015
Coast Guard fleet support			
Ship hours provided	51,000	47,645	40,274

The 1985-86 Estimates and the 1984-85 forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

Flood Control: Operating resource requirements are based on an average of 130 days (116 days for 1983-84) of ship support for control of ice build-up. This figure has not varied significantly over the past years.

Ice Reconnaissance: The estimated 1985-86 operating cost for this service is \$15.7 million, which represents the contract cost for 2,200 hours of flying time.

Arctic Research and Development: This program funds approximately 100 research projects related to Arctic marine transportation. The program was evaluated last year and the essential conclusion of the review was that the program has been very effective in accomplishing its objectives. Most of the benefits of the program apply to marine transportation in general and not just to the Arctic, and some of the technological benefits also go well beyond marine transportation.

Other Support: Figures 21 and 22 set out performance data and the operating expenditures required for the other three services offered under this activity.

Figure 21: Performance and Resource Data - Other Support

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
<hr/>			
Operating expenditures (\$000)			
Arctic resupply	7,057	7,513	8,222
Support to other government departments and agencies	18,047	17,091	10,533
Canarctic Shipping Company Limited	1,709	3,817	5,218
	26,813	28,421	23,973
<hr/>			
Performance data			
Arctic resupply			
Cargo tonnage delivered	42,000	45,200	40,353
Support to other government departments and agencies			
Ships hours provided	14,500	14,300	13,559
<hr/>			

Performance data for Canarctic Shipping Company Limited are displayed separately in Figure 22 because the Company operates on a calendar year basis.

Figure 22: Financial and Operational Statistics of Canarctic Shipping Company Limited

	1981	1982	1983	Forecast 1984	Forecast 1985
Financial results (\$000)					
Revenues	4,711	6,485	6,730	5,491	10,303
Expenditures	9,384	9,695	9,216	8,794	12,012
Excess of expenditures over revenue	4,673	3,210	2,486	3,303	1,709
Modification to the vessel M.V. Arctic	-	-	2,732	514	-
Government subsidy	4,673	3,210	5,218	3,817	1,709
Cargo tonnage transported (000)	133	131	132	133	185

Capital Expenditures: Figure 23 outlines the planned 1985-86 capital program.

Figure 23: Summary of Main Estimates Capital Projects, 1985-86 (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/85	Planned Spending 1985-86	Future Years' Spending
Vessel replacement:				
1 Class 1200 Icebreaker to replace COGV Labrador	108,100	15,464	52,000	40,636
Major mid-life refit of the Sir John A Macdonald	13,972	-	13,972	-
Misc equipment	28,627	15,481	5,793	7,353
	150,699	30,945	71,765	47,989

Canarctic intends to carry out important modifications to the M.V. Arctic which will enhance the vessel's navigation capability in the Arctic and enable it to participate in the Panarctic demonstration project for the shipment of oil out of Bent Horn. The estimated cost of the modifications is approximately \$25 million. Planned lease financing will have an impact on future years' appropriations only.

D. Marine Search and Rescue

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient operation of facilities and services to minimize loss of life and personal injuries in the marine environment as a result of search and rescue incidents, and also to increase volunteer participation in promoting safe boating through existing public- and private-sector education programs to minimize the demand on Coast Guard search-and-rescue resources.

Resource Summary

The Search and Rescue (SAR) activity accounts for approximately 7% of the total 1985-86 Marine Transportation Program expenditures and 11% of the total person-years.

Figure 24: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Coast Guard rescue operations	43,402	692	40,734	697	35,827	679
Search and Rescue Prevention	1,926	34	2,608	34	2,148	24
Canadian Marine Rescue						
Auxiliary promotion and support	1,538	22	1,457	22	1,067	17
Operating expenditures*	46,866	748	44,799	753	39,042	720
Capital expenditures	17,576	1	14,366	-	16,385	-
Anticipated capital lapse	(2,052)	-	-	-	-	-
Total resource requirements	62,390	749	59,165	753	55,427	720

*Includes grants and contributions of \$610,000 in 1985-86 and 1984-85 (1983-84, \$712,000). See page 3-69 for details.

1983-84 Financial Performance: A delay in the vessel building program, due to design difficulties, resulted in a lapse of funds provided for placing new SAR vessels in operation.

Figure 25: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84					
	Actual		Main		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	39,042	720	43,799	765	(4,757)	(45)
Capital expenditures	16,385	-	16,670	-	(285)	-
Total expenditures	55,427	720	60,469	765	(5,042)	(45)

Description

This activity attempts to minimize loss of life in the marine environment by the following means.

Coast Guard Rescue Operations: The provision of dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence.

Search and Rescue Prevention: Small-craft boating safety is promoted through educational programs designed to foster increased public awareness of safety-related matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: To complement the Coast Guard rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary which provides search and rescue capability and participates in boating safety programs across the country.

Performance Information/Resource Justification

Coast Guard Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the CCG mans the rescue co-ordination centres in Halifax, N.S.; Trenton, Ont.; and Victoria, B.C.; and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Québec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 40 SAR vessels, 30 inshore rescue boats (IRB) and 3 hovercraft. Primary units operate on a 24-hour, 7-day-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

Figure 26: Performance and Resource Data - Coast Guard Rescue Operations

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	35,210	33,654	31,663
Other	8,192	7,080	4,164
	43,402	40,734	35,827
Selected key resource variables			
Ship hours provided	294,000	293,165	292,258
Utilization of service			
Incidents responded to by Coast Guard	5,200	5,100	5,100

Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program, at an estimated cost of \$1.2 million in 1985-86, is conducted to minimize the number of small-boat incidents. These funds are used to produce educational safety movies, television commercials and programs, publications such as the Boating Safety Handbook, to conduct safety demonstrations and to carry out courtesy examinations. The number of boating safety demonstrations is projected to increase from 2,300 in 1983-84 to 2,400 in 1984-85 and 2,500 in 1985-86. Previously, the number of courses were reported as a workload indicator, however, the emphasis has now shifted to boating safety demonstrations, which are considered to be more effective.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. Figure 27 shows the growth of the auxiliary, along with its rescue activity. The annual cost of this program is \$1.5 million. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search-and-rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 27: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload

Year	No. of Members	No. of Vessels	No. of Incidents Attended
1981	1,126	492	844
1982	1,298	607	1,042
1983	1,906	887	1,688
1984 (forecast)	2,400	1,120	1,900
1985 (estimate)	2,600	1,220	2,100

Capital Expenditures: Figure 28 summarizes the capital program planned for 1985-86.

Figure 28: Summary of Main Estimates Capital Projects, 1985-86 (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to Mar.31/85	Planned Spending 1985-86	Future Years' Spending
Expansion of service				
1 Type 200 Ice-strengthened vessel - Newfoundland (last of a 7-vessel program)	11,389	7,116	3,492	781
1 Type 300 lifeboat - Gaspé	1,044	963	81	-
1 Type 200 Ice-strengthened cutter - Twillingate, Nfld.	4,556	20	1,962	2,574
	16,989	8,099	5,535	3,355
Replacements				
1 Type 400 cutter - Meaford	3,990	784	2,758	448
1 Type 300 lifeboat - Souris	929	854	75	-
2 Type 100 lifeboats - West Coast	2,342	931	1,411	-
CCGS Darling - Replacement	19,142	18,811	304	27
CCGS Alert - Mid-life refit	5,494	-	500	4,994
CCGS Ready and Racer - Re-engine	2,721	2,358	363	-
Type 500 - Design	853	433	420	-
Renovation Kitsilano Base	1,439	244	1,195	-
Miscellaneous projects	2,963	-	2,963	-
	39,873	24,415	9,909	5,469
	56,862	32,514	15,524	8,824

E. Regulatory

Objective

To develop, administer and enforce regulations and standards to ensure the seaworthiness of ships, the safety of their cargoes, the safety of operations to minimize shipping casualties and crew accidents, and also the probability of pollution from ships; to ensure that works placed in, upon, over, under, through or across any navigable waters do not interfere with the public's right of navigation; and to mitigate the effects of pollution on the environment from ship-source spills.

Resource Summary

The Regulatory activity accounts for approximately 4% of the total 1985-86 Marine Transportation Program expenditures and 8% of the total person-years.

Figure 29: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Ship safety	22,233	405	21,812	402	20,085	378
Emergencies	6,743	53	6,660	53	5,298	63
Marine casualty investigations	2,606	44	2,354	41	1,578	40
Navigable waters protection	1,906	28	1,731	28	1,430	31
Operating expenditures*	33,488	530	32,557	524	28,391	512
Capital expenditures	3,587	-	6,178	-	3,304	-
Total resource requirements	37,075	530	38,735	524	31,695	512

*Includes grants and contributions of \$29,000 in 1984-85 and 1985-86 (1983-84, \$15,000).
See page 3-69 for details.

Approximately \$3.5 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship-safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1983-84 Financial Performance: Unplanned costs for clean-up operations and legal fees to defend damage claims are mainly responsible for the operating expenditures in excess of the plan. The postponement of the National Marine Testing and Training project is responsible for the \$3 million lapse in capital expenditures.

Figure 30: 1983-84 Financial Performance (\$'000)

	1983-84					
	Actual		Main		Change	
			Estimates			
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	28,391	512	26,132	492	2,259	20
Capital expenditures	3,304	-	6,522	-	(3,218)	-
Total expenditures	31,695	512	32,654	492	(959)	20

Description

The Regulatory activity consists of the following four organizations.

Ship Safety: This organization administers the Canada Shipping Act on behalf of the Minister. This function involves the development and promulgation of regulations and standards; the inspection of ships and ships' equipment, oil-drilling rigs and cargoes to ensure seaworthiness; and the registration of ships and licensing of vessels. The organization also inspects, registers, and licenses air cushion vehicles (ACVs), monitors the marine safety training program, and examines and certifies officers and crews to ensure that ships are manned with competent personnel. This organization is also responsible for the surveillance, investigation and enforcement of pollution regulations that concern ships.

Emergencies: This organization is involved in clean-up of pollution from shipping and acts as a resource agency for marine pollution incidents from other sources. The organization evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Marine Casualty Investigation: On behalf of the Minister, this organization is responsible for the investigation of shipping casualties and crew accidents; for the administration and technical presentation of formal investigations (public hearings); for the review of all investigation reports and the formulation of recommendations for preventing a recurrence; for the recording of all casualties and accidents; for the production of annual statistics; and, upon request, for the provision of information on casualties and accidents.

Navigable Waters Protection: Under the Navigable Waters Protection Act, the Coast Guard is responsible for the review, analysis and approval of works (bridges, dams, wharves, overhead and submarine power and telephone cables, etc.) constructed in navigable waters to protect the public right of navigation; for the removal of wrecked vessels; and for the investigation of incidents of obstruction to navigation. Under the Canada Shipping Act, this organization is also responsible for the administration of Receiver of Wreck activities, which provide for the preservation, protection and disposal of wrecked vessels.

Performance Information/Resource Justification

Ship Safety: Of the 35,622 vessels registered in Canada, 5,758 require inspections. The Ship Safety Branch conducted 3,229 ship inspections and 15,121 personnel examinations in 1983-84. To meet the Branch's responsibilities, 30 district offices, employing 229 inspectors and examiners reporting to 5 regional headquarters, are established throughout Canada. Figure 31 shows statistical information over the past years.

Figure 31: Performance and Resource Data - Ship Safety

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating expenditures (\$000)			
Ship Safety	22,233	21,812	20,085
Performance data			
Ship inspections	3,800	3,463	3,299
Ship plans and drawings verified	13,400	12,700	11,300
Personnel examinations carried out	14,000	13,600	15,121
Exemptions issued	570	570	662

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 53 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a full cost-recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 32 shows oil-spill responses and costs over the past years.

Figure 32: Oil-Spill Countermeasure Responses and Related Costs (\$000)

Year	Number of Responses	Total Expenditures
1980-81	128	4,981
1981-82	68	7,198
1982-83	41	6,056
1983-84	139	2,099

Marine Casualty Investigations: Twenty-six investigators located in Marine headquarters and regional offices investigate shipping casualties and crew accidents.

Following the release of the "Study on Marine Casualty Investigations in Canada" in September, 1984, the responsibility for this activity was transferred, in the interim, from the Commissioner of the Coast Guard to the Marine Administrator and the organization was renamed the "Marine Casualty Investigations Division". In addition, a dedicated team has been established to give effect to, or provide advice on, those of the Study's one hundred recommendations which pertain to the marine mode.

Figure 33: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
Calendar year			
1980	972	72	176
1981	1,365	70	163
1982	1,463	181	161
1983	1,345	47	155

Navigable Waters Protection: In 1983-84, 1,743 applications were processed pursuant to the requirements of the Act, which regulates the construction of works placed in, upon, over, under, across and through navigable waterways to protect the public's right of navigation. The projected number of applications for 1984-85 and 1985-86 is 1,875 each year.

Capital Expenditures: Miscellaneous small-equipment purchases for marine emergencies in the amount of \$1.5 million account for the majority of the capital expenditures.

F. Public Wharves and Harbours

Objective

To develop, administer and maintain designated harbours and port facilities, in order to meet commercial shipping needs and to support a safe and efficient national marine transportation system.

Resource Summary

This activity accounts for roughly 8% of the total 1985-86 Marine Transportation Program expenditures and 1% of the total person-years.

Figure 34: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Wharves and Harbours						
Dredging	6,096	-	6,254	-	5,403	-
Repairs	26,679	-	22,540	-	15,576	-
Management of ports	5,219	90	3,754	90	4,935	78
Operating expenditures	37,994	90	32,548	90	25,914	78
Capital expenditures	39,671	3	43,327	3	23,764	-
Anticipated capital lapse	(7,868)	-	-	-	-	-
	69,797	93	75,875	93	49,678	78
Harbour Commissions payments	2,000	-	3,480	-	2,216	-
Total resource requirements	71,797	93	79,355	93	51,894	78

In 1985-86, recoveries of \$10.2 million will be achieved through wharfage and harbour charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1983-84 Financial Performance: The lapse of \$8.5 million in operating expenditures and Harbour Commission payments occurred because dredging was done at lower costs than anticipated and projects for wharf repairs and shore protection works were delayed or deferred. The deficit of \$9.5 million in capital expenditures was financed mainly through a supplementary budget, as part of the special capital program to accelerate the construction of terminals and the extension of wharves and sheds.

Figure 35: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	25,914	78	30,027	91	(4,113)	(13)
Capital expenditures	23,764	-	14,230	-	9,534	-
Harbour Commissions payments	2,216	-	6,674	-	(4,458)	-
Total Expenditures	51,894	78	50,931	91	963	(13)

Description

Public Wharves and Harbours: This organization maintains, administers and develops 366 sites in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active, and their support to local industries is of great significance to regional economies. In total, these ports account for 20% of the national marine tonnage. As most of the ports are not financially self-sufficient, they are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas and harbours are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, arbitrating between users and collecting user fees. Not provided are such direct services as cargo handling.

Harbour Commissions Payments: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately \$3 million are presently outstanding. (See Figure 63, page 3-72.)

Performance Information/Resource Justification

Public Wharves and Harbours: Most operating expenditures go to the repair, rebuilding and preventive maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1985-86 consist of at least 174 infrastructure maintenance and repair projects and 19 maintenance dredging projects, at an estimated cost of \$33 million. In 1984-85, the budget was also \$33 million for the repair and dredging projects while 1983-84 budget was \$29 million. Some wharf repairs scheduled for 1983-84 and 1984-85 were cancelled and plans for reconstruction of the wharves are now underway, as detailed studies of the sites determined that repairs would not suffice to bring the wharves to an acceptable standard. This explains the lower forecast for 1984-85 and the lower actual expenditures for 1983-84.

Planned program rationalization is expected to reduce the number of sites administered and thereby control growth in the maintenance budget. Maintenance and inspection standards are also being developed to allow for better workplans that will stabilize the facilities-maintenance budget.

Harbour Commissions Payments: Included in the Marine Program are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for certain capital projects. The following projects were funded from the special capital program.

Figure 36: Payments to Harbour Commissions (\$000)

Harbour Commission / application	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Hamilton - construction of the East Port Complex	2,000	2,965	1,831
Windsor - West End Marina	-	515	385
Total	2,000	3,480	2,216

Capital Expenditures: Capital expenditures are made primarily to meet user requirements for wharves, sheds, storage areas, dredged harbours, breakwaters and other infrastructures required for efficient port operations. For a detailed list of the major capital projects, refer to Figure 59, page 3-65.

G. Direction and Administration

Objective

To develop policies and directives and to administer efficiently the specific marine facilities and services essential to the national transportation system and within the federal government's jurisdiction and according to the Department of Transport's overall policies, regulations, directives and guidelines.

Resource Summary

This activity accounts for 4% of the total 1985-86 Marine Transportation Program expenditures and 5% of the total person-years.

Figure 37: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Marine Administration	4,672	76	4,602	73	4,821	83
Coast Guard Administration	15,896	306	16,754	286	16,290	353
Operating expenditures*	20,568	382	21,356	359	21,111	436
Capital expenditures	13,038	-	13,596	-	5,218	-
Total resource requirements	33,606	382	34,952	359	26,329	436

*Includes grants and contributions of \$50,000 in 1984-85 and 1985-86 (1983-84, \$117,000)
See page 3-69 for details.

1983-84 Financial Performance: A delay in the construction of bases is responsible for the \$5 million lapse in capital expenditures. The over-utilization of person-years is compensated by an under-utilization in other activities.

Figure 38: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	21,111	436	20,981	327	130	109
Capital expenditures	5,218	-	10,039	-	(4,821)	-
Total expenditures	26,329	436	31,020	327	(4,691)	109

Description

Marine Administration: This Administration consists of the offices of the Marine Administrator and the Marine Deputy Administrator, Policy and Planning, supported by various staff groups. Their functions are to formulate and direct national marine policy; to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; to direct the planning, programming, budgeting and operations review processes; to administer research and development programs; to exercise financial control; and to administer management information systems. Staff also provide policy advice to those Crown Corporations reporting to the Marine Administrator.

Coast Guard Administration: This Administration consists of the offices of the Commissioner and the Director General for each region. This group deals with any issue specific to the Coast Guard operations and is responsible for the development of policies, directives and guidelines and for the provision of services respecting planning, programming, finance, office and personnel. Previously, this activity included the materiel management and accommodation services, and the offices of the District Managers (see page 3-76, figure 66).

Performance Information/Resource Justification

This activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Program:

Figure 39: Direction and Administration as a Percentage of Total Operating Expenditures and Transfer Payments

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Total operating expenditures including transfer payments (In thousands of dollars)	483,218	475,816	420,552
Direction and Administration operating expenditures including transfer payments (In thousands of dollars)	20,568	21,356	21,111
Direction and Administration as a percentage of total operating expenditures	4.26%	4.49%	5.02%

Capital Expenditures: The major items are the reconstructions of the Prescott and Parry Sound Bases, at a total estimated cost of \$25.5 million, of which \$8.3 million is budgeted for 1985-86.

H. Major Ports

Introduction

This subsection summarizes the financial support provided by the federal government to Ports Canada. The Canada Ports Corporation and the Local Port Corporations (of which there are presently five), are all Schedule C-2 Crown corporations. The presentation also provides background information about corporate operations and the other sources of financial support available to the Corporations.

Objective: The objective of the national ports policy for Canada, as stated in the Canada Ports Corporation Act, is to create a port system that:

- is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;
- provides local port corporations with a high degree of autonomy for the management and operation of ports at which they are established, consistent with the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and the optimum deployment of resources; and
- is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 3% of the Marine Program's total resources.

Figure 40: Activity Expenditures and Disbursements (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Financial support to Ports Canada for			
fixed-asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	21,209	37,529	19,148
Loans	7,971	4,190	4,881
	29,180	41,719	24,029

All Ports Canada loans bear interest at rates that range from 6.25% to 15.625%. Refer to the loan schedule (Figure 63, page 3-72) for a complete listing.

1983-84 Financial Performance: A change in cash flow for the construction of the Prince Rupert coal and grain terminals (\$9.3 million) and the Halifax Dust Control (\$0.7 million) resulted in a lapse of \$10.0 million. On the other hand, as part of the special capital program, the Corporation received authority in Supplementary Estimates to advance the construction of new port facilities at Sept-Îles and Chicoutimi and subsequently spent \$1.6 million that had not been budgeted in the original Estimates.

Figure 41: 1983-84 Financial Performance (\$000)

1983-1984			
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Ports Canada			
for fixed-asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	19,148	27,577	(8,429)
Loans	4,881	4,909	(28)
	24,029	32,486	(8,457)

Description

Ports Canada, whose head office is in Ottawa, operates ports and related facilities at 15 locations across Canada (see Figure 69, page 3-78). These ports handle approximately half the marine freight tonnage in Canada. Several of the ports also operate passenger terminals. The ports are operated either as non-corporate ports within the Corporation or as separate local port corporations. In addition, Ports Canada is a majority shareholder in Ridley Terminals Inc., a joint venture of the Corporation and Federal Commerce and Navigation Limited, a major Montreal-based company. The Corporation holds 90% of the common (voting) shares. Debt financing, guaranteed by the Government of Canada up to \$205 million, has been arranged for partial financing of the coal-handling facilities; Ridley Terminals Inc. has provided the remaining funding requirement through equal equity contributions by its two partners. The land and infrastructure are being leased from the Prince Rupert Port Corporation.

Other Background Information

Spending on the capital program planned by Ports Canada for its 1985 fiscal year is budgeted at \$139.5 million, of which \$7.971 million is in the form of loans from the government and \$21.209 million is to be funded by budgetary grants. Ports Canada also plans to repay \$8.7 million of loans to the government during the year. Because the Corporation operates on a calendar year as opposed to the government's fiscal year, the amount of government funding provided through appropriations will not necessarily coincide with the Corporation's reported use of such resource in a given year. Figure 42 summarizes these financial requirements. Figure 43 summarizes the financial results of the Corporation's operations.

Figure 42: Ports Canada - Summary of Capital Requirements funded from Appropriations (by calendar year in \$000)

	Total Estimated Cost	Prior Years' Forecast Expenditures	Budget 1985	Future Years' Require- ments
Sept-Îles--Pointe-Noire, Que. Renewal of port facilities	36,150	17,422	14,047	4,681
Chicoutimi--Grande Anse, Que. Relocation of port facilities	22,587	17,725	4,662	200
Churchill, Man. Tug replacement	3,440	70	2,500	870
Saint John, N.B. Bulk potash terminal (loan)	28,400	27,210	1,190	-
Halifax, N.S. Fairview Cove container terminal (loan)	6,781	-	6,781	-
	97,358	62,427	29,180	5,751

**Figure 43: Ports Canada - Combined Summary of Statement
of Operations* (by calendar year in \$000)**

	Budget 1985	Forecast 1984	Actual 1983
Operating revenue	226,552	213,592	202,265
Operating expenses	202,844	188,985	178,103
Income from operations	23,708	24,607	24,162
Interest income	22,886	25,080	26,578
Interest expenses	(5,292)	(4,474)	(3,985)
Unusual item	-	-	(11,800)
Net Income	41,302	45,213	34,955
Add			
Depreciation and other non-cash items	24,731	21,702	31,155
Loan interest deferred	2,415	2,394	1,855
Funds provided from operations	68,448	69,309	67,965

*Excludes Ridley Terminals Inc.

I. Bridges

Introduction

This subsection summarizes the financial support provided by the federal government to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority. The Corporation manages, controls, operates and maintains the Jacques Cartier Bridge and the Champlain Bridge which includes a portion of the Bonaventure Autoroute in Montreal, Quebec.

Objective: The objective of the Corporation is to provide the public with a safe and efficient transit over the bridges, roadways and autoroute pertaining to its jurisdiction, and to provide such service without the need of appropriations.

Resource Summary

This activity's expenditures represent less than 1% of the Marine Program's total expenditures.

Figure 44: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:			
Budgetary payments	3,855	4,387	3,396

1983-84 Financial Performance: Although the Corporation withdrew the full amount of its authority, figure 46 shows that the actual financial support required was only \$3,363,000. Lower than expected expenditures towards the end of the year contributed to the surplus which was refunded to the Consolidated Revenue Fund in 1984-85 fiscal year.

Figure 45: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:			
Budgetary payments	3,396	3,396	-

Description

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated: The Corporation earns most of its revenues (90% approx.) from toll charges to the users of the Champlain Bridge. There has been no change in the toll rate since the bridge opened in 1962. The Jacques Cartier bridge has been toll-free since 1962. The Corporation, with liabilities exceeding assets by approximately \$85 million, is financially dependent on the federal government and is currently seeking means to improve its financial position.

The federal government follows the practice of reimbursing the Corporation for operating deficits after adjusting for items such as depreciation and accrued employee-termination benefits that do not require an outlay of cash.

Other Background Information

Figure 46 summarizes the basis upon which the federal government determines the amount of financial support to provide the Corporation.

**Figure 46: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Summary Statement of Operations and Financial
Requirements (\$000)**

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Revenue	6,544	6,479	6,185
Expenses	11,536	11,935	10,576
Loss for the year	4,992	5,456	4,391
Deduct:			
Items not requiring cash outlays	(1,225)	(1,214)	(1,094)
Funds required for operations	3,767	4,242	3,297
Fixed-asset expenditures	88	145	66
Total financial support required	3,855	4,387	3,363

J. Canals

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds of the St. Lawrence Seaway Authority, a Schedule C-1 Crown Corporation. The presentation also summarizes the special financing that the federal government provides to the Authority under the special capital program.

Objectives: The Authority's objectives are:

- to provide, operate and maintain an efficient deep waterway from Montreal to Lake Erie;
- to ensure the safe and efficient movement of marine traffic and the protection of the environment; and
- to recover the associated costs so as to operate on a self-sustained basis.

Resource Summary

The Authority has not required financial support from the federal government in recent years. However, during 1983-84 and 1984-85, the federal government provided \$6 million for projects to rehabilitate the Welland Canal, as part of the special capital program. The funding for 1983-84 was provided through Supplementary Estimates.

Figure 47: Activity Expenditures and Disbursements (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Budgetary payment to The St. Lawrence Seaway Authority for rehabilitation work	-	3,000	3,000

Description

The St. Lawrence Seaway Authority is responsible for providing, operating and maintaining a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie, in conjunction with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. Close collaboration between the two entities is required, especially on tariff and operational matters.

The Seaway system takes vessels from six metres above sea level at Montreal (Figure 70, page 3-78) through seven locks (five Canadian and two American) to Lake Ontario, some 75 metres above sea level. The Welland Canal, with its eight locks, lifts the vessels to Lake Erie at an elevation of 174 metres. All Seaway locks are similar in size and accommodate vessels up to 222.5 metres long and 23.2 metres in beam.

Other Background Information

Figures 47 and 48 show how the government concluded that no financial support other than for the rehabilitation project would be needed.

Figure 47: The St. Lawrence Seaway Authority - Summary of Financial Requirements and Methods of Funding (\$000)

	Budget 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Financial requirements:			
Fixed-asset additions and renovations	4,910	5,165	4,160
Investment in long-term reserve	-	8,000	5,000
Miscellaneous	1,100	660	934
	6,010	13,825	10,094
Funds provided from:			
Operations	1,541	7,602	10,291
Working capital and other internal sources	4,469	6,223	(197)
	6,010	13,825	10,094

Figure 48: The St. Lawrence Seaway Authority - Summary Statement of Operations (\$000)

	Budget 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating revenue	63,603	63,781	58,552
Operating expenses	78,472	76,583	66,955
Income (Loss) from operations	(14,869)	(12,802)	(8,403)
Other income	5,834	6,836	5,498
Contribution from Government of Canada	-	3,000	3,000
Net Income (Loss) for the year	(9,035)	(2,966)	95
Add:			
Depreciation	9,204	9,000	8,839
Other items not requiring a cash outlay	1,372	1,568	1,357
Funds provided from operations	1,541	7,602	10,291

The projected demand does not require additional Welland transit capacity during this planning period, but the Traffic Control Improvement Program that is already underway will be completed, albeit at a slightly slower pace. By the end of the planning period, this program will add approximately 450 transits to the current transit capacity of 7820. The total cost for the program is \$8.0 million, down from the original estimate of \$10.2 million.

Some improvements planned in response to a more rapidly increasing demand have been postponed beyond this planning period. The Authority will continuously monitor the need for capacity increases, and implementation of such projects will be resumed once warranted by future traffic projections.

The toll revisions of 1978, phased in over the years 1978 to 1980, were designed to provide sufficient revenues to cover operating and maintenance costs and depreciation. A further joint Canada-U.S. toll review in 1981 led to the decision to increase tolls by about 18% in 1982 and 10% in 1983. When these revisions were negotiated, the depth of the present recession was not yet evident. As it turned out, the St. Lawrence Seaway system underwent sharp recession-related decreases in 1982 traffic; consequently, the SLSA suffered a loss of \$3.7 million for the year 1982-83. However, improved economic conditions which began in early 1983 resulted in an upward trend in Seaway traffic and a minor profit for the Crown Corporation in 1983-84.

To provide a measure of short term relief to the users of the Seaway who had suffered under the adverse economic conditions of the recession, the Tariff of Tolls was frozen for 1984 and 1985. The 1985 decision was accompanied by a revision of the SLSA share of the Montreal - Lake Ontario tolls from 71% to 73%.

It is emphasized that the implementation of toll increases is a complex process requiring international negotiations. Therefore the actual increases will be decided according to the prevailing circumstances.

The Authority will continue to monitor traffic to assess the effect of toll increases. No adverse effect has been noted to date.

K. Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds of the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives: The objectives of each of these Pilotage Authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Resource Summary

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures that enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The recent decline of vessel traffic in some regions has resulted in some need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures. At the same time, tariff increases had to be limited to 6% and 5%.

As part of the federal government's contribution to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada, Cabinet approved compensation of the Atlantic and Laurentian Pilotage Authorities up to \$206,000 for pilotage services to be provided to participants of the Tall Ships Event in the 1984-85 fiscal year. However, only \$122,000 was required.

Figure 49: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses and forgone revenue (Quebec 1534-1984)			
● Atlantic	-	44	-
● Laurentian	-	2,204	966
● Great Lakes	-	-	250
Budgetary Payments	-	2,248	1,216

1983-84 Financial Performance: The Laurentian and Great Lakes Pilotage Authorities did not request any appropriation in the 1983-84 fiscal year, break-even positions having been budgeted. However, revenue shortfalls caused by a decline in traffic forced the Authorities to seek appropriations through Supplementary Estimates. Furthermore, the acquisition by Laurentian Pilotage of a pilot boat, previously scheduled for 1984 but advanced because of the attractive price (\$380K), further depleted the Authority's rather modest cash resources and forced it to seek reimbursement of its total net cash outflow. The Atlantic Pilotage Authority, in contrast, experienced an increase in traffic volume and a consequent increase in revenue. The excess revenue (4%) coupled with savings in expenditures (4%) eliminated the need for the budgeted appropriation.

Figure 50: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
• Atlantic	-	430	(430)
• Laurentian	966	-	966
• Great Lakes	250	-	250
	1,216	430	786

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Other Background Information

Figures 51 to 53 summarize, for three of the Pilotage Authorities respectively, the factors giving rise to the need for financial support in the past. No financial support is provided in 1985-86 Estimates and the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency. Figure 54 presents an overview of the operations of the fourth Pilotage Authority, which is in no need of financial support.

**Figure 51: Atlantic Pilotage Authority - Summary Statement of Operations and Financial Requirements
(by calendar year in \$000)**

	Budget 1985	Forecast 1984	Actual 1983
Revenue	6,123	6,025	5,480
Expenses	6,301	6,051	5,476
Net Income/(loss)	(178)	(26)	4
Items not requiring cash outlays	83	87	88
Funds required for operations	95	(61)	(92)
Pilotage services related to the Tall Ships Event	-	16	-
Additions to and payments for fixed assets	122	89	83
Financial requirement	217	44	-

**Figure 52: Laurentian Pilotage Authority - Summary Statement of Operations and Financial Requirements
(by calendar year in \$000)**

	Budget 1985	Forecast 1984	Actual 1983
Revenue	27,475	25,664	23,951
Expenses	29,026	27,866	24,823
Net Income/(loss)	(1,551)	(2,202)	(872)
Items not requiring cash outlays	332	294	278
Funds required for operations	1,219	1,908	594
Pilotage services related to the Tall Ships Event	-	106	-
Fixed-asset additions	150	190	372
Financial requirement	1,369	2,204*	966

*Only \$106,000 was requested in 1984-85 Main Estimates; the Authority is seeking a further appropriation through Supplementary Estimates.

**Figure 53: Great Lakes Pilotage Authority - Summary Statement of Operations and Financial Requirements
(by calendar year in \$000)**

	Budget 1985	Forecast 1984	Actual 1983
Revenue	11,849	11,088	10,034
Expenses	12,361	11,476	10,524
Net Income/(loss)	(512)	(388)	(490)
Items not requiring cash outlays	552	456	240
Funds required for operations	(40)	(68)	250
Fixed-asset additions	10	5	1
Financial requirement	-	-	250

Figure 54: Pacific Pilotage Authority - Summary of Operating Results, Fixed-Asset Additions and Changes in Working Capital (by calendar year in \$000)

	Budget 1985	Forecast 1984	Actual 1983
Revenue	21,391	20,388	18,954
Expenses	21,296	20,306	18,250
Net Income/(loss)	95	82	704
Items not requiring cash outlays	186	208	204
Funds from operations	281	290	908
Additions to and payments for fixed assets	158	144	540
Working capital increase	123	146	368

The effectiveness of ships piloted safely is expressed as the percentage of incident-free assignments out of total assignments performed in an Authority's designated area.

Figure 55: Ships Piloted Safely

	1982			1983		
	Total Assign- ments	Incidents	% Incident-Free Assignments	Total Assign- ments	Incidents	% Incident-Free Assignments
Pilotage Authority						
Atlantic	11,617	27	99.8%	11,913	19	99.8%
Laurentian	28,828	39	99.9%	27,107	50	99.8%
Great Lakes	10,238	69	99.3%	9,199	66	99.3%
Pacific	11,575	25	99.8%	12,094	30	99.8%

Section III

Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

The following expenditures do not include non-budgetary expenditures paid to Ports Canada in the form of advances.

Figure 56: Expenditures by Object (\$000)

Budgetary	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating			
Salaries and wages	224,178	211,919	195,221
Contributions to employee benefit plans	31,730	27,862	29,665
Other personnel costs	6,282	6,271	6,464
Freight, Arctic Resupply	4,118	4,118	4,213
Other transportation and communications	20,636	19,855	19,117
Information	1,254	1,025	975
Ice reconnaissance service (Enviroment)	15,650	14,293	12,692
Helicopter services	12,605	10,958	10,404
Other professional and special services	23,990	22,033	24,700
Rentals, Arctic Resupply	3,228	3,228	3,660
Other rentals	2,200	1,862	1,724
Purchased ship refits	24,783	25,538	16,039
Dredging and pile driving	23,141	24,976	16,715
Other purchased repair and upkeep	23,162	20,232	17,291
Fuel and other petroleum products	30,688	34,009	25,288
Electricity	3,813	3,730	3,082
Other utilities, materials and supplies	32,274	31,063	24,801
All other expenditures	7,110	9,634	7,531
Total Operating	490,842	472,606	419,582
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	41,917	45,219	37,570
Construction and acquisition of machinery and equipment	260,858	292,900	98,707
All other expenditures	51,595	53,786	18,804
Total Capital	354,370	391,905	155,081
Transfer payments	1,136	1,051	970
Crown Corporations			
Major ports construction	21,209	37,529	19,148
Operation of bridges	3,855	4,387	3,396
Pilotage services	-	2,248	1,216
Canals	-	3,000	3,000
Total payments to Crown Corporations	25,064	47,164	26,760
Less: Receipts and revenue credited to the vote	8,760	8,751	8,329
Anticipated capital lapse	13,982	-	-
Total expenditures	848,670	903,975	594,064

2. Personnel Expenditures

Figure 57 provides a breakdown of the number of personnel by activity, and Figure 58 shows the person-years and the salary provisions by category.

Figure 57: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Authorized Person-Years - Departmental Operations			
Aids to Navigation	2,995	2,989	2,883
Ship Movement Systems and Services	941	1,006	1,021
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	1,194	1,181	1,100
Marine Search and Rescue	749	753	720
Regulatory	530	524	512
Public Wharves and Harbours	93	93	78
Direction and Administration	382	359	436
	6,884	6,905	6,750
Person-Years not Controlled by Treasury Board - Crown Corporations			
Ports Canada	1,720	1,692	1,695
St. Lawrence Seaway Authority	1,078	1,087	1,093
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	88	88	88
Pilotage Authorities	358	356	355
	3,244	3,223	3,231

Figure 58: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	63	61	56	50,530 - 96,300	62,888
Scientific and Professional					
Engineering	133	127	120	23,306 - 76,130	46,746
Other	14	15	15	14,570 - 65,080	47,867
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	244	214	186	13,912 - 57,987	37,282
Financial Administration	48	44	43	13,853 - 57,980	38,448
Personnel Administration	49	52	46	13,330 - 63,870	37,675
Program Administration	98	105	115	13,912 - 57,987	43,250
Other	50	39	39	12,766 - 61,433	33,034
Technical					
Electronics	317	330	335	16,619 - 51,950	35,644
Engineering and Scientific Support	105	116	99	14,041 - 50,866	33,258
General Technical	415	447	439	12,635 - 55,682	34,665
Radio Operations	303	301	282	14,411 - 43,863	28,592
Ships' Officers (Incl. cadets)	1,054	1,053	989	20,486 - 51,531	27,154
Technical Inspection	294	293	271	12,635 - 57,691	43,883
Other	36	34	34	12,635 - 57,764	29,207
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	493	466	456	12,932 - 31,743	21,278
Secretarial, Stenographic, Typing	212	203	187	12,636 - 31,946	19,970
Other	39	33	28	12,665 - 37,130	21,169
Operational					
General Labour and Trades	562	557	575	14,776 - 40,676	25,135
Lightkeepers	441	453	491	16,034 - 29,750	23,102
Ships' Crews	1,826	1,880	1,835	18,840 - 29,988	22,040
Other	88	82	87	13,253 - 39,988	22,484

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average-salary column reflects the estimated base salary costs, including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

The Marine Program has a planned capital budget for 1985-86 of \$340.4 million. Figure 59 lists the major projects already in process or scheduled to start in 1985-86. Other capital projects are also funded by appropriation through the Marine Program for the Crown Corporation "Ports Canada". The payments to Ports Canada scheduled for 1985-86 total \$29.2 million; the projects involved are listed in the activity analysis, page 3-51, figure 42.

Figure 59: Details of Major Capital Projects (\$000)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1985	Esti- mates 1985-86	Future Years' Require- ments
Aids to Navigation					
Fleet Capital Investment Plan:					
Type 1100--Construct 6 vessels	382,503	357,600	219,020	121,528	17,052
Type 1050--Construct 2 vessels	92,450	65,360	44,107	18,037	3,216
Type 800--Construct 2 vessels	5,264	4,148	2,709	1,339	100
Major mid-life refits:					
Narwhal	11,314	20,000	11,082	8,918	-
Simon Fraser	7,200	14,000	7,350	6,650	-
Small-craft component	7,779	8,643	4,360	4,233	50
Vessel construction management	-	10,721	4,329	2,700	3,692
Replacement of URSA minor racons	-	950	-	300	650
Replacement of low-power marine radio beacons	-	360	-	161	199
Dewater and replace worn underwater components, Canso canal, N.S.	-	1,224	-	50	1,174
Underwater repairs - Dartmouth Base wharf	-	559	105	454	-
Replace six family dwellings at light- stations - Victoria dist.	-	667	-	247	420
Replace lightstation dwellings - Prince Rupert dist.	-	873	-	213	660
Install range towers - Fox Island, Grand Dune Flats, East Point, Leggett Shoal	-	358	-	178	180
Floating dock - Saint John, N.B.	-	622	20	602	-
Lightpier replacement program	4,623	8,665	4,580	850	3,235
Submarine cable power supply	1,722	1,409	-	268	1,141
National radio beacon replacement program	1,846	1,846	514	732	600
Electronic sweeping equipment	4,522	4,522	3,998	524	-
Repairs to Queen's Wharf - Québec	-	1,310	-	1,310	-
Navigational Aids - Lac St. Jean	-	1,534	-	137	1,397

	Total Estimated		Total		
	Final	Cost	Forecast		
	Previous	Current	Mar. 31	Esti-	Future
	Estimate	Estimate	1985	mates	Years'
				1985-86	Require-
					ments
Ship Movement Systems and Services					
Install VTM system--Prince Rupert	2,704	2,704	2,461	243	-
Replace receiver and construct operations building--Sydney	796	2,681	543	1,812	326
New generation communications control system	5,645	5,998	158	1,686	4,154
Transmitter 400-535KHz	1,059	1,059	1,012	47	-
Replace receivers 500KHz--Coast Guard radio stations	705	705	364	341	-
Replace single channel receivers for HF/SSB & HF/CW	1,544	1,544	1,038	506	-
VHF/FM extended range--Newfoundland	2,353	2,353	1,686	667	-
Relocate Halifax VTS Centre and provide radar coverage to Bedford Basin--Halifax Harbour	4,570	4,570	2,458	2,112	-
HF/SSB transmitter replacement CCG radio stations	-	5,275	5,075	200	-
VTS radar--Montreal	-	7,860	-	1,900	5,960
Mobile marine communications--Killenok	-	2,168	1,139	1,029	-
VHF/FM Base station upgrading - Nfld region	-	758	-	472	286
Remote control of Saint John CG radio station from Yarmouth CG radio station	693	696	459	237	-
Addition and renovation to Halifax CG radio operations building	360	656	87	468	101
VHF communication station - Harrington Harbour	-	764	-	502	262
Data acquisition and display systems (DADS)	-	5,817	-	385	5,432
Receivers for CG radio stations, EPIRB channel 15	-	574	-	284	290
Consolidation of CG radio stations, Labrador coast	-	455	-	455	-
Provision of radar spares - VTS maritimes	-	300	41	145	114
Extend VHF coverage to upper Bay of Fundy	-	483	-	256	227
Hunter Point MF remote transceiver sites	-	1,311	-	51	1,260
Relocate VAI CG radio station to Westham Island	-	1,663	-	87	1,576
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support					
Type 1200 - Construct 1 vessel	164,574	108,100	15,464	52,000	40,636
Type 1200 - Mid-life refit, John A. MacDonald	-	13,972	-	13,972	-
Replacement of facsimile receiving terminals in CG vessels	776	776	738	38	-
Guard receivers for CG vessels	-	302	212	50	40
EPIRB's for CG vessels	538	669	-	190	479
Pollution countermeasures equipment	2,601	2,601	2,503	98	-

	Total Estimated		Total	Esti- mates 1985-86	Future Years' Require- ments
	Final Cost		Forecast		
	Previous Estimate	Current Estimate	Mar. 31 1985		

Icebreaking, Arctic and Other Ship Support--Continued

Side-looking radar for Ice reconnaissance	2,700	2,700	2,203	497	-
Replacement of gyrocompasses for vessels	1,805	1,805	1,405	175	225
Replacement of navigational radars for vessels	2,178	2,178	2,033	145	-
Helicopter homing beacons	1,014	1,014	302	500	212
Shipboard communications consoles replacement	3,740	3,240	2,211	461	568
Replacement receiver multicoupler systems for CCG vessels	1,124	1,124	516	341	267
Polar 8 Icebreaker project--definition stage	2,000	2,000	1,930	70	-
Marine/Air VHF direction finders for CG vessels	-	3,533	-	825	2,708
Ice retention-Artificial Islands-- Lac St. Pierre	1,350	1,350	810	540	-

Marine Search & Rescue

Seven marine search-and-rescue vessels (two cutters, two lifeboats, two crash boats and one steel tug)	9,426	11,389	7,116	3,492	781
Type 300--Gaspé lifeboat	1,044	1,044	963	81	-
Type 300--Souris lifeboat	929	929	854	75	-
Type 400--Replace COGS Spume	-	3,990	784	2,758	448
Type 200--St. John's SAR cutter	-	4,556	20	1,962	2,574
Mid-life refit--COGS Alert	-	5,494	-	500	4,994
Re-engine CG vessels--Ready and Racer	-	2,721	2,358	363	-
Type 500--design	-	853	433	420	-
Replacement of COGS Daring	-	19,142	18,811	304	27
Type 100--construct 2 vessels (Expo '86)	-	2,342	931	1,411	-
Kitsilano CG Base	-	1,439	244	1,195	-

Regulatory

Equipment for national marine testing and training program	13,211	13,211	13,166	45	-
Ship Safety computerized reporting system	-	716	454	262	-
Pollution control equipment storage building - Victoria	-	887	-	887	-

Public Wharves and Harbours

Wharf Improvements--Cartwright, Newfoundland	1,000	2,041	2,028	13	-
Wharf and shed extension--Chatham/ Newcastle, New Brunswick	17,182	17,182	13,968	3,214	-
Wharf Improvements--Goderich, Ontario	16,046	17,641	4,889	8,400	4,352

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1985	Esti- mates 1985-86	Future Years' Require- ments
Public Wharves and Harbours--Continued					
Rebuild wharf--Pointe-au-Pic, Quebec	6,835	5,689	5,609	80	-
Dredge disposal facility--Thunder Bay, Mission Bay	6,244	13,200	5,866	500	6,834
Improvements to the breakwater, access road and the waterline--Chandler, Quebec	4,372	4,372	204	1,082	3,086
Mooring dolphins & turning basin-- Dalhousie, New Brunswick	-	6,209	2,674	3,535	-
Wharf construction--Holyrood, Newfoundland	-	6,099	-	175	5,924
Wharf reconstruction--Georgetown, Prince Edward Island	-	8,986	1,550	7,436	-
Wharf reconstruction--St. Augustin, Quebec	-	5,879	310	30	5,539
Wharf extension--Gros Cacouna, Quebec	-	5,617	720	3,422	1,475
Relocate hangar--Blanc Sablon	-	610	-	325	285
Fleet dock reconstruction--Argentia	-	10,683	-	220	10,463
Replace St. Pierre Wharf-- North Sydney, N.S.	6,274	6,274	2,000	4,274	-
Prince Edward Island--Transportation Development Agreement	-	8,100	209	5,350	2,541
Direction and Administration					
Prescott Base buildings	7,997	7,997	5,925	2,072	-
Parry Sound Base reconstruction	17,462	17,462	4,958	6,270	6,234
Wharf renewal--Prince Rupert	2,208	2,208	1,074	1,134	-
Workshop reconstruction--Sorel	272	2,447	106	181	2,160
Admin/Telecom building--Hay River	-	1,132	-	43	1,089
Upgrade Prince Rupert building:					
Enlarge admin. building	310	301	28	273	-
Expand workshops	767	756	17	381	358
Helicopter hangar--Nfld	-	1,389	-	78	1,311
Summary					
Total spending on major capital projects				315,461	
Other capital spending				38,909	
Allowance for lapse				(13,982)	
Total capital expenditures				340,388	

4. Transfer Payments

Figure 60 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Marine Transportation Program.

Figure 60: Details of Transfer Payments

	Estimates 1985-86 \$	Forecast 1984-85 \$	Actual 1983-84 \$
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Grant to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Mission to Seamen - Lakehead Branch	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia & Windsor	300	300	300
Seafarer's Club, Prince Rupert, B.C.	300	300	-
Grant to the Canada Safety Council for the promotion of boating safety	1,667	1,667	1,667
Total Grants	14,117	14,117	13,817
Contributions			
Fees for membership in the International Association of Lighthouse Authorities and for membership in the Permanent International Association of Navigational Congresses	6,500	6,500	5,794
Contribution to the Council of Forest Industries in support of the Waterborne Debris Abatement Program	-	50,000	50,000
Contribution in respect of a Student Summer and Youth Employment Program	-	155,670	138,035
Contribution to the Canadian Red Cross Society in respect of its boating safety program	250,000	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the provision of voluntary search and rescue services and the promotion of boating safety through accident prevention and education	650,000	360,000	461,717
Canada's share of the cost of the North Atlantic Ice Patrol	15,000	15,000	994
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	50,000	50,000	50,000
Contribution to Canadian Shippers' Council	150,000	150,000	-
Total Contributions	1,121,500	1,037,170	956,540
Total Grants and Contributions	1,135,617	1,051,287	970,357

B. Cost Analysis

The Program's Estimates include only those expenditures to be charged to the Department's voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund (Figure 62), must also be considered in determining the full cost of operating the Program.

**Figure 61: Net Cost of Program by Activity for 1985-86 (\$000)
(excluding capital expenditures)**

	1985-86 Operating Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast 1984-85
Departmental Operations						
Aids to Navigation	182,271	7,470	189,741	1,623	188,118	168,050
Ship Movement Systems and Services	56,792	2,347	59,139	2,815	56,324	51,912
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	111,999	2,977	114,976	13,492	101,484	103,230
Marine Search and Rescue	46,865	1,871	48,736	-	48,736	46,710
Regulatory	33,489	1,322	34,811	3,500	31,311	29,277
Public Wharves and Harbours	39,994	232	40,226	10,213	30,013	29,093
Direction and Administration	20,568	952	21,520	4,667	16,853	25,322
Payments to Crown Corporations						
Major Ports	21,209	-	21,209	-	21,209	37,529
Bridges	3,855	-	3,855	-	3,855	4,387
Pilotage Services	-	16	16	-	16	2,248
Canals	-	-	-	-	-	3,000
	517,042	17,187	534,229	36,310	497,919	500,758

The 'other costs' represent the following free services:

- accommodation provided by this Department 3,000
- accommodation provided by Public Works 7,387
- accounting services provided by Supply and Services 693
- employee benefits absorbed by Treasury Board 4,626
- workers' compensation payments absorbed by Labour 1,481

C. Revenue Analysis

Cost recovery will continue to be a major concern of the Marine Transportation Program. Emphasis will be placed on financing new or extended services through user contributions. However, tariff and fee changes should be gradual and regular rather than large and disruptive. Figure 62 presents in detail the various revenue sources.

Figure 62: Revenue Sources (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Vote Netting Revenue			
Cost Recovery Re:			
Arctic Resupply Operations	6,722	6,722	6,799
Prescott Shops Operation	90	132	85
Marine Helicopter Services (from Fisheries and Oceans)	1,219	1,219	774
Marine Telecom Services (from Environment)	131	146	132
Marine Telecom Services (from Air Program)	160	160	131
Employee Deductions for Rental Housing	438	372	408
	8,760	8,751	8,329
Revenue Credited to the Consolidated Revenue Fund			
Wharfage and Harbour Dues	10,213	7,515	6,828
Ship Safety & Registration Dues	3,500	1,644	1,598
Marine Radio Traffic Revenue	2,400	1,781	1,768
Charter of Cable Repair Ship	6,770	6,510	7,966
Interest on Investment*	3,168	3,257	3,400
Other	1,499	8,263	7,215
	27,550	28,970	28,775
Total Revenue	36,310	37,721	37,104

*For details, see Figure 63. Interest will be deferred until 1989 on some of the Saint John loans; this explains the different interest quoted in Figures 62 and 63 for 1985-86.

Deferred Interest	<u>(\$000)</u>
1983-84:	1,855
1984-85:	2,393
1985-86:	2,849

D. Loans

The various loans presently outstanding are summarized in Figure 63. The interest collected from the loans is credited to the Consolidated Revenue Fund (see Figure 62).

Figure 63: Outstanding loans

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/85	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1985-86	
				Principal	Interest
LOANS TO THE CANADA PORTS CORPORATION FOR THE FOLLOWING MAJOR PORTS:					
St. John's	1,613,985	2000	9.33	47,547	150,585
Saint John	6,818,661	2000	12.43	153,599	847,560
	518,563	2002	15.625	6,408	81,025
	7,194,009	2002	15.125	93,641	1,088,094
	4,563,585	1993	11.125	320,501	507,699
	2,122,988	1993	11.0	149,887	233,528
	4,881,253	1994	11.875	279,840	579,649
(forecast)	4,190,000	1995	12.0	-	377,100
Bel ledune	1,036,830	2000	6.44	38,947	66,772
Chicoutimi	720,575	2000	9.09	21,667	65,500
Montreal	8,370,538	2000	6.25	319,403	523,159
Vancouver	4,666,423	2000	7.50	160,484	349,982
LOANS TO SAINT JOHN HARBOUR BRIDGE AUTHORITY					
	11,024,767	2020	6.88	80,328	735,960
	1,880,288	2020	7.06	13,056	132,569
	849,083	2020	7.375	5,280	62,524
	552,776	2020	8.50	2,523	46,933
LOANS TO HARBOUR COMMISSIONS					
Hamilton	775,000	2000	4.125	50,000	31,453
	192,368	1987	5.56	73,804	9,688
	198,904	1987	6.06	76,040	10,923
Lakehead	354,661	1989	7.44	69,066	25,117
Port Alberni	978,538	1991	8.06	123,179	70,306
LOAN TO THE CITY OF MONTREAL					
Atwater Tunnel	642,338	1991	3.125	83,641	20,073
				2,168,841	6,016,199

E. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational activities is shown in Figure 64. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 64: Distribution of Fleet Operating Resources by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Aids to Navigation						
Conventional aids	78,435	1,210	74,713	1,194	61,475	1,002
Sounding and dredging	4,982	73	4,721	84	3,497	68
Radio aids	830	2	504	6	366	5
	84,247	1,285	79,938	1,284	65,338	1,075
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support						
Icebreaking and escorting	51,549	754	50,181	754	39,660	585
Flood control	7,618	110	7,407	110	6,041	86
Services to other departments and agencies	14,830	215	14,094	203	9,347	155
	73,997	1,079	71,682	1,067	55,048	826
Marine Search and Rescue						
Coast Guard rescue operations	33,225	577	33,654	575	31,663	613
	191,469	2,941	185,274	2,926	152,049	2,514

Investment in the Coast Guard Fleet: Figure 65 summarizes the investment in vessels and aircraft.

Figure 65: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost (\$000)

No. of Vessels and Aircraft	Vessel Type		Estimated Replacement Cost* (1984-85 dollars)
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	206,400
6	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	648,600
1	1200	Medium Gulf/River Icebreaker/Cable Ship	131,000
11	1100	Major Naval Tenders/Light Icebreakers	655,600
13	1100	Medium Naval Tenders/Ice Strengthened	539,400
5	900	Small Naval Tenders/Ice Strengthened	94,500
4	800	Small Naval Tenders	16,600
5	700	Special River Naval Tenders	43,700
5	600	Large Search and Rescue Cutters	322,100
4	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	53,100
7	400	Small Search and Rescue Cutters	27,900
16	300	Search and Rescue Lifeboats	16,700
8	100	Small Rescue Craft	9,400
174		Various-size workboats	22,900
31		Inshore Rescue Boats	700
34		Helicopters	101,000
5		Hovercraft	35,400
1		Fixed-wing aircraft	6,000
			2,931,000

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

F. Maritime Pollution Claims Fund

Background

The Marine Program has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Maritime Pollution Claims Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was \$40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund is established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administration of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Statement for the period ended September 30, 1984:

• Net levies (February '72 to September '76)	\$34.9 million
• ADD: Interest and penalties credited to the fund	<u>\$62.5</u> million
	\$97.4 million
• LESS: Administration expenses	\$(0.3) million
Claims settlements	<u>\$(2.7)</u> million
• Balance in the fund - September 30, 1984	\$94.4 million

G. 1983-84 Main Estimates - Financial Comparison of the Restated Financial Plan with the Original by Activity

The distribution of person-years and associated costs is being changed effective April 1, 1985. Financial information throughout this document has been presented on the basis of the new distribution. Figure 66 provides a financial reconciliation between the new distribution and the old distribution used in the 1983-84 Main Estimates.

Figure 66: Reconciliation of new and old distribution of person-years and associated costs (\$000) by activity for 1983-84 Main Estimates

	Aids to Navi- gation	Ship Move- ment	Ice- breaking	Search and Rescue	Regu- latory	Public Wharves and Harbours	Direction and Adminis- tration	Total
	\$ PY	\$ PY	\$ PY	\$ PY	\$ PY	\$ PY	\$ PY	\$ PY
Original Plan	238,893	81,769	101,173	60,469	31,965	50,931	44,289	609,489
	2,582	1,019	1,071	765	476	91	684	6,688
Reallocation of resources related to materiel management and accommodation functions, and the offices of the District Managers.	8,800	1,683	2,133	-	653	-	(13,269)	-
	245	42	54	-	16	-	(357)	-
Change in the allocation of costs for certain fleet functions such as:								
Ice								
Reconnaissance,								
Arctic Resupply,								
Helicopter	5,587	(14,685)	9,062	-	36	-	-	-
Services	-	-	-	-	-	-	-	-
Restated Plan	253,280	68,767	112,368	60,469	32,654	50,931	31,020	609,489
	2,827	1,061	1,125	765	492	91	327	6,688

H. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations

Figure 67: Canadian Coast Guard Bases and Sub-bases



Figure 68: Vessel Traffic Management Stations



Figure 69: Ports Canada - Ports and Elevators



※ National Office, Ottawa

1. Port of St. John's, Nfld.

2. Halifax Port Corporation, N.S.

3. Port of Saint John, N.B.

4. Port of Belledune, N.B.

5. Port of Sept-Îles, Que.

6. Port of Chicoutimi, Que.

7. Port of Baie des Ha! Ha!, Que.

8. Port of Quebec Corporation, Que.

9. Port of Trois-Rivières, Que.

10. Montreal Port Corporation, Que.

11. Prescott Elevator, Ont.

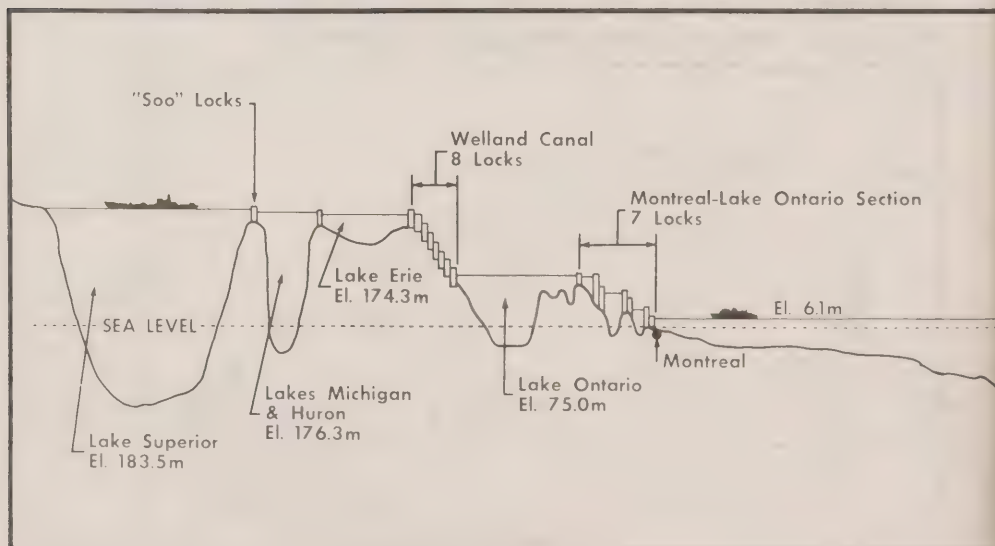
12. Port Colborne Elevator, Ont.

13. Port of Churchill, Man.

14. Vancouver Port Corporation, B.C.

15. Prince Rupert Port Corporation, B.C.

Figure 70: Profile View of the St. Lawrence Seaway System



Air Transportation Program
Expenditure Plan

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates

4-4

Section I Program Overview

A.	Highlights	4-6
B.	Financial Summary by Activity	4-7
C.	Background	
1.	Introduction	4-10
2.	Legal Mandate	4-10
3.	Program Objective	4-10
4.	Program Organization for Delivery	4-11
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	4-13
2.	Initiatives	4-15
3.	Program Effectiveness	4-17

Section II Analysis by Activity

A.	Airports and Associated Ground Services	
1.	Self-Supporting Airports	4-20
2.	Other Airports	4-25
B.	Air Navigational Services	4-30
C.	Regulatory Services	4-33
D.	Aircraft Services	4-35
E.	Direction and Administration	4-37

Section III Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	4-39
2.	Personnel Expenditures	4-40
3.	Capital Expenditures	4-42
4.	Transfer Payments	4-59
5.	Program Revenues	4-60
B.	Self-Supporting Airports Revolving Fund	4-63
C.	Investment in Fixed Assets	4-67
D.	Cost Analysis	4-68

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$812,668,000 in support of the 1985-86 Air Transportation Program. Other expenditures estimated at \$58,996,000 for contributions to employee benefit plans will be made under existing statutory authority. It is estimated, however, that the activities of the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund will result in a net cash inflow of \$94,390,000.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
	<i>Air Transportation Program</i>		
55	Operating expenditures	358,522	344,878
60	Capital expenditures	397,685	372,652
65	Grants and contributions	49,263	48,063
70	Payment to Revolving Fund - Capital expenditures	7,198	121,732
(S)	Contributions to employee benefit plans	58,996	50,896
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	-94,390	16,253
	<i>Total Program</i>	<i>777,274</i>	<i>954,474</i>

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
	<i>Air Transportation Program</i>	
55	Air Transportation - Operating expenditures including expenditures on other than federal property and authority to spend revenue received during the year including the spending of an amount equal, in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund; and to authorize the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act	358,522,000
60	Air Transportation - Capital expenditures including contributions towards construction done by local or private authorities	397,685,000
65	Air Transportation - The grants listed in the Estimates and contributions	49,263,000
70	Air Transportation - Notwithstanding Subsections 31 (2) and (3) of the Adjustment of Accounts Act and in accordance with Section 33 of the Act, to authorize for the current fiscal year the use of appropriations for capital expenditures and to provide in this respect an amount of	7,198,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates						Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital	Transfer payments	Sub-total	Less: Revenues credited to the vote		
Self-Supporting Airports and Associated Ground Services	1,948	279,509	93,086	.....	372,595	459,787	-87,192	137,985
Sub-total	1,948	279,509	93,086	.....	372,595	459,787	-87,192	137,985
Airports and Associated Ground Services	2,985	189,182	140,776	47,846	377,804	143,817	233,987	232,517
Air Navigational Services	5,890	353,103	155,299	1,303	509,705	108,724	400,981	365,814
Regulatory Services	807	51,309	1,007	80	52,396	822	51,574	165,022
Aircraft Services	511	46,932	93,775	.....	140,707	13,721	126,986	.....
Direction and Administration	931	50,891	6,828	34	57,753	6,815	50,938	53,136
Recovery from the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	.....	-96,394	.....	.....	-96,394	-96,394	.....	.....
Sub-total	11,124	595,023	397,685	49,263	1,041,971	177,505	864,466	816,489
	13,072	874,532	490,771	49,263	1,414,566	637,292	777,274	954,474

The Self-Supporting Airports and Associated Ground Services activity is funded through the use of a Revolving Fund. The Estimates shown on this table refer to the cash requirements for the Fund over the fiscal year. These do not directly reflect the operating profit or loss that the Fund will realize since the latter is calculated on an accrual accounting basis. Therefore, some cash expenditures included in the Estimates do not impact upon the operating balance and certain other items that must be taken into consideration in calculating the profit or loss do not require a direct cash expenditure.

Section I

Program Overview

A. Highlights

During 1985-86 the Air Transportation Program intends:

- to continue the implementation of the Radar Modernization Project (RAMP). The project will take approximately nine more years to complete at a total estimated cost of \$811 million. The forecast expenditures to the end of the fiscal year 1984-85 are \$48 million with planned spending of \$89 million in 1985-86 (see page 4-15);
- to continue with a major program to renovate, replace and expand airport facilities and air navigation equipment. The program (excluding RAMP) has a total estimated cost of \$1,158 million with forecast spending of \$331 million to the end of the fiscal year 1984-85 and planned expenditures of \$300 million for 1985-86 (see pages 4-24, 4-28, 4-32);
- to continue improving the framework for civil aviation by completing the implementation of the recommendations made by the Commission of Inquiry on Aviation Safety (see page 4-16).

The Air Transportation Program Activity Structure for 1985-86 has been modified to reflect important legislative changes and management initiatives:

- the Regulatory Services Activity has been amended to exclude the accident investigation function which has been transferred to the independent Canadian Aviation Safety Board which was formally established by Act of Parliament on October 1, 1984 (see page 4-33);
- the Aircraft Services Activity is a new activity for the program, established to consolidate the management of the departmental aircraft fleet under one common support service organization which is responsible for aircraft services required to support program operations of the department and in addition those of other government departments (see page 4-35);
- the financial structure and composition of the Self-supporting Airports Activity has been revised to reduce the number of airports included in the Airports Revolving fund from 23 to 9 to highlight the self-sufficient performance targets and management objectives set for this network of major airports (see page 4-20).

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Summary of Net Resource Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change	For Details See page
Airports and Associated Ground Services				
Self-Supporting Airports	(87,192)	101,400	(188,592)	4-20
Other Airports	233,987	230,893	3,094	4-25
	146,795	332,293	(185,498)	
Air Navigational Services	400,981	315,200	85,781	4-30
Regulatory Services	51,574	52,770	(1,196)	4-33
Aircraft Services	126,986	141,285	(14,299)	4-35
Direction and Administration	50,938	59,200	(8,262)	4-37
	777,274	900,748	(123,474)	
Authorized person years	13,072	13,430	(358)	4-40

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are 14% or \$123 million lower than the 1984-85 forecast expenditures. This decrease is primarily due to:

	<u>\$ Million</u>
• increase in salaries and personnel cost \$21.4, reduction in overtime (\$4.6) and transfer of resources to the Canadian Aviation Safety Board (\$7.4)	\$ 9.4
• decrease in grants and contributions	(11.0)
• increase in revenue due to increase in aircraft and passenger movements as well as rate increases in air transportation tax, concession and landing fees	(121.9)

Explanation of 1984-85 Forecast: The 1984-85 forecast (which is based on information available to management as of September 30, 1984) is \$54 million or 6% lower than the 1984-85 Main Estimates of \$954 million. The difference of \$54 million reflects the following major items:

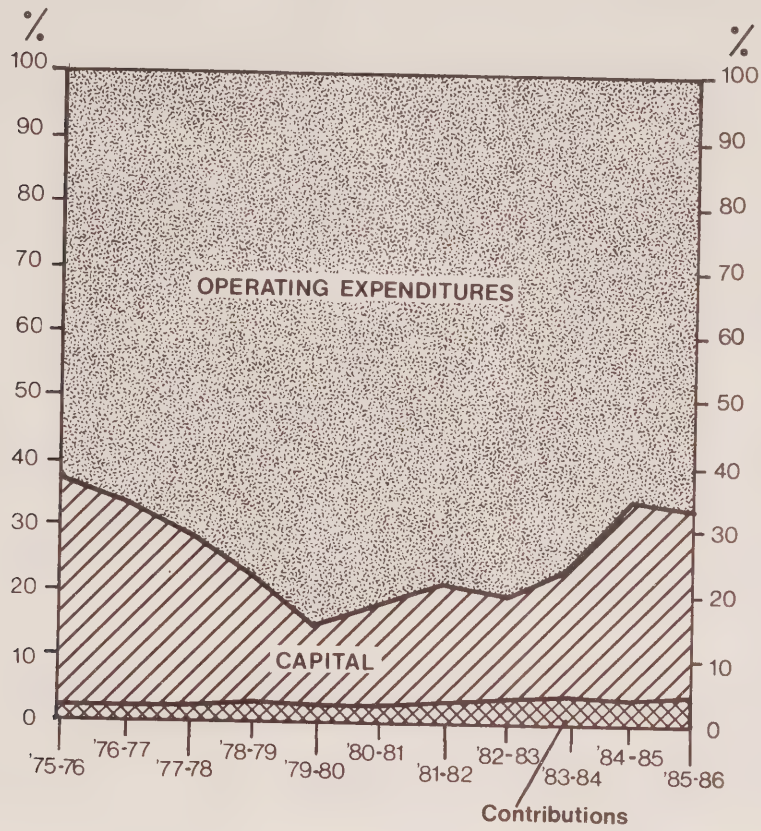
	\$ Million
● decrease in goods and services due to restraints on travel and hiring and discretionary spending on material and supplies	\$(12.0)
● decrease in capital requirement	(45.0)
● increase in grants and contributions	12.0
● increase in revenue due to increase in aircraft and passenger movements resulting in additional air transportation tax, concession and landing fees	(9.0)

Figure 2: Estimated 1985-86 Program Expenditures and Receipts (\$000)

	Expenditures				Revenue Recoveries and Other Receipts	Net Resource Requirement
	Operating	Capital	Grants & Contribu- tions	Total		
Airports and Associated Ground Services						
Self-Supporting						
Airports	279,509	93,086	-	372,595	459,787	(87,192)
Other Airports	189,182	140,776	47,846	377,804	143,817	233,987
	468,691	233,862	47,846	750,399	603,604	146,795
Air Navigational Services	353,103	155,299	1,303	509,705	108,724	400,981
Regulatory Services	51,309	1,007	80	52,396	822	51,574
Aircraft Services	46,932	93,775	-	140,707	13,721	126,986
Direction and Administra- tion	50,891	6,828	34	57,753	6,815	50,938
	970,926*	490,771	49,263	1,510,960	733,686*	777,274

* Includes internal transactions totalling \$96.4 million.

Figure 3: Ten Year Overview of Total Expenditures - Percentage Distribution by Type of Resource



C. Background

1. Introduction

The Air Transportation Program is the vehicle for discharging a major part of the federal government's responsibility for the national civil air transportation system. This system has four important components:

- the terminals (airports);
- the airways (Canadian and international airspace);
- the vehicles (aircraft); and
- the operators (air carriers and aircraft operators).

The Program includes:

- the aeronautical regulation of all components of the system;
- the development and operation of the national system of civil airports owned by the federal government; and
- the development and operation of air navigational services necessary to permit the safe and efficient operation of civil aircraft in Canadian and adjacent international airspace.

The Program also includes the operation and maintenance of aircraft used to support the Program's operations and those of other government programs.

These responsibilities require considerable liaison with air carriers and aircraft operators, provincial and foreign governments, and other federal government departments such as National Defence and Regional Industrial Expansion. The economic regulation of commercial air services by the Canadian Transport Commission also affects the operations and funding of this Program.

2. Legal Mandate

The National Transportation Act and the Aeronautics Act are the principal acts governing the Air Transportation Program. The Aeronautics Act, in particular, requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics. It also enables the Minister to develop, operate and maintain airports and air navigational services.

3. Program Objective

The objective of the Air Transportation Program is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of the system".

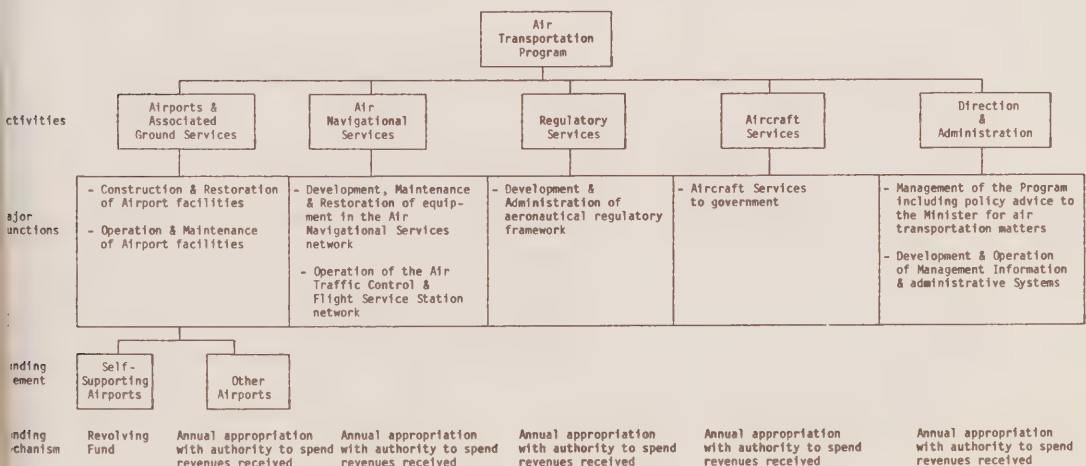
In addition, the Program has a number of sub-objectives which address such matters as productivity, cost recovery, equity and accessibility in the national civil air transportation system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: Figure 4 shows the activities of the Program. The Airports and Associated Ground Services activity is subdivided into two for Main Estimates display purposes - Self-supporting Airports, and Other Airports. The reason for this subdivision is that the self-supporting group of airports is expected to recover its costs from revenues earned whereas the other airports, because they serve the less densely populated areas of the country, are expected to recover only a part of the cost of their operations from revenues earned. As a consequence, these airports require funding from general government revenue to support their continued operation. This difference in goals is reflected in the use of two funding mechanisms for the Airports activity: a revolving fund for the Self-supporting Airports and an annual appropriation providing authority to spend revenues received for the Other Airports.

Changes to Activity Structure: Effective October 1, 1984 the accident investigation function formerly part of the Regulatory Services was transferred to the newly created Canadian Aviation Safety Board. The Aircraft Services to government also formerly part of the Regulatory Services was transferred into the newly created Activity Aircraft Services. Furthermore, effective April 1, 1985, the Self-supporting Airports Activity which consisted of 23 airports was reduced to 9 airports to highlight the self-sufficient performance targets and management objectives set for this network of major airports. The nine airports remaining in the revolving fund are Halifax, Montreal/Dorval, Montreal/Mirabel, Toronto/Lester B. Pearson, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. The remaining 14 airports located at Gander, St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon and Victoria were transferred to the Other Airport Activity.

Figure 4: Activity Summary



Organizational Structure: The Canadian Air Transportation Administration is responsible for the Program. The Administration uses a decentralized organization structure as shown in Figure 5.

Figure 5: 1985-86 Activity Operating Expenditures by Organizational Component (\$000)

Activity	Assistant Administrator Airports & Construction Services		Assistant Administrator Air Navigation Services		Assistant Administrator Aviation Regulation		Director General Aircraft Services		Assistant Administrator Policy & Strategic Planning		Assistant Administrator Resource Management	
	Airports & Associated Ground Services		Air Navigation Services		Regulatory Services		Aircraft Services		Direction & Administration		Program Totals	
	Self Supporting	Other Airports									\$000	P-Y
C.A.T.A. Headquarters Ottawa	-	22,269	60,581		21,489		32,421		21,293		158,053	2,21
Administrator Atlantic Region Moncton	14,518	47,914	51,620		3,165		3,325		4,303		124,845	2,00
Administrator Quebec Region Montreal	88,573	25,151	48,818		5,827		3,420		5,824		177,613	2,10
Administrator Ontario Region Toronto	89,469	16,598	54,978		7,147		1,578		6,060		175,830	2,09
Administrator Central Region Winnipeg	15,305	28,777	45,383		5,030		1,489		3,658		99,642	1,45
Administrator Western Region Edmonton	43,284	25,237	54,280		4,265		1,366		5,807		134,239	1,75
Administrator Pacific Region Vancouver	28,360	23,236	37,443		4,386		3,333		3,946		100,704	1,44
	279,509	189,182	353,103		51,309		46,932		50,891		970,926*	13,072

* Includes internal transactions totalling \$96.4 million.

D. Planning Perspective

1. Environment

Technological Factors: Since the end of the second world war, air transportation has been at the forefront of technological change. During this time, aircraft size, speed and numbers have increased dramatically and have put pressure on the Air Transportation Program to accommodate these changes. The changes in the number and complexity of aircraft also resulted in increased demands for the licensing of aircraft and of the associated personnel.

Since the mid 1970s, particularly as a result of the dramatic increases in the price of fuel, the emphasis in aircraft technology has changed from bigger and faster to more efficient. Aircraft fuel now constitutes approximately 30% of the cost of aircraft operation, as compared to about 10% in the 1960s. Aircraft manufacturers are reacting by producing much more fuel-efficient aircraft, with fuel utilization as much as 30% better than the aircraft fleet of the 1970s.

Economic Factors: The major Canadian air carriers saw an improvement in traffic and their financial positions amidst a recent upturn in the economy. In addition, regulatory reform of the airline industry is expected to provide an added stimulus to the passenger traffic of the Canadian air carriers as increased competition puts downward pressures on costs and fares.

Air Transportation Demand: Total mainline plus international charter enplaned and deplaned passengers at the "Top 30" airports increased dramatically during the 1970's, doubling between 1971 (23.0 million passengers and 1980 (48.6 million passengers). However, traffic has been severely depressed by the recession. It is expected that the 1980 traffic volume, the previous high, will be reached again by 1985. Growth in the second half of the 1980's is projected to be in the order of 5% per annum.

Itinerant air carrier aircraft movements at the tower controlled airports increased by 50% between 1971 and 1980. More recently, the number of air carrier movements declined between 1980 and 1982 (6.2%) with a further 3.1% decrease in 1983, reflecting the continuing impact of the recession. Air carrier aircraft movements during the 1970's have generally grown at a rate below that of the passenger demand, reflecting increasing load factors and larger aircraft. The trend toward a steady increase in average aircraft size is no longer expected to continue as airlines seek to acquire and increase the utilization of medium size aircraft in order to offer higher frequency and better service. The forecast of air carrier movements is based on the forecast of passenger demand and assumptions on load factor and aircraft size. The result is a forecast of fairly rapid growth in the short term in line with the expected growth in passenger demand. In the longer term, the growth in air carrier movements is expected to stabilize at a lower rate,

resulting in an average growth rate of 5.0% per annum between 1983 and 1991. Itinerant movements, the combination of air carrier and general aviation aircraft movements are predicted to grow at 4.8% per annum between 1983 and 1991.

Figures 6 and 7 show actual and forecast volumes of passenger traffic and itinerant movements respectively at the "Top 30" Canadian airports and at the tower controlled airports. The forecasts were prepared in November 1984.

Other significant variables affecting the Program are air cargo traffic, the size of the registered aircraft fleet with valid certificate of airworthiness and the number of licenced personnel. Forecast average annual growth of these variables based on data available as of November 1984 is as follows:

1983-1991

Air Cargo Traffic (Top 30 Airports)	5.8%
Number of Registered Aircraft with Valid C of A	2.3%
Number of Licenced Personnel	3.1%

Figure 6: Enplaned & Deplaned Passengers at Canadian Airports (000)

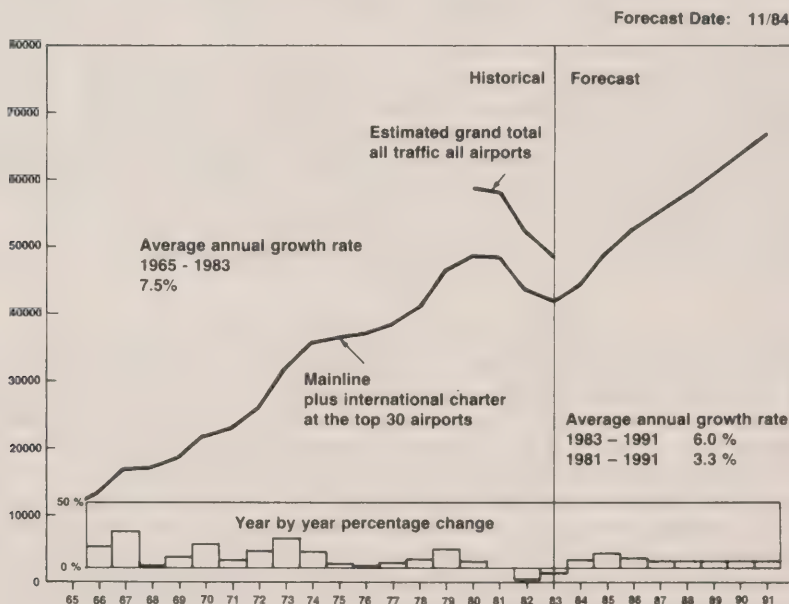
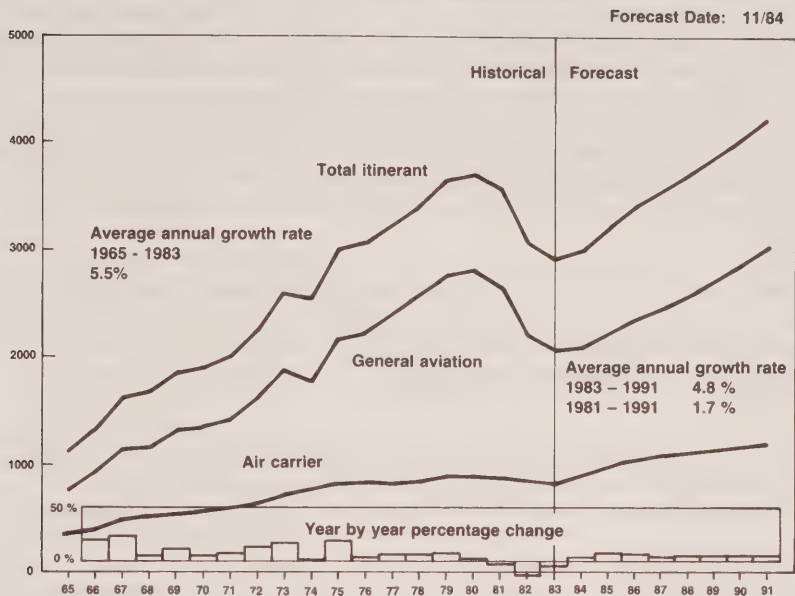


Figure 7: Itinerant Aircraft Movements at Top 30 Canadian Airports (000)



Maintenance of Airport and Air Navigation Infrastructure: Until the mid- 70s, there was a heavy investment of available resources in new and more sophisticated infrastructure in order to meet rapid growth in demand. Much of the infrastructure now in place was completed between the mid-60s and mid-70s and requires significant capital resources to maintain the existing facilities and equipment in acceptable operational condition. This trend is evident in the percentage of available resources allocated to operate and maintain the infrastructure that exists. Thus, 75% to 85% of available capital resources have been used for maintaining the existing plant over the last five years and this trend is expected to continue over the medium term.

2. Initiatives

Modernization and Expansion of Facilities

Radar Modernization Project (RAMP): This major program to replace ageing, existing primary and secondary radar and display systems is proceeding into its second phase, the procurement of radar site equipment. The contract for this equipment was awarded in the spring of 1984. It is anticipated that further contracts will be awarded during 1985-86 for display site equipment and the Radar Data Processing system (RDPS). The overall major crown project will take approximately 10 years to complete and is expected to cost \$ 811 million in current dollars. Funding for 1985-86 is budgeted at \$89 million.

Special Government Capital Projects: The Air Administration continues with the implementation of these projects which started in 1983. The remaining 18 projects with a total estimated cost of \$339 million, and spending forecast to the end of the 1984-85 fiscal year of \$180 million, are budgeted for 1985-86 at \$123 million. Major projects include reconstruction and expansion of air terminal buildings at Hamilton, Sault Ste. Marie, Fort McMurray, Frobisher Bay, and Inuvik; construction of a regional office building; utility systems restoration; and replacement of obsolete communication and instrument landing systems. (For further details see Section III, Figure 35, pages 4-57 and 4-58).

Other Restoration and Replacement: A further \$149 million will be spent during 1985-86 to restore and replace airport facilities across Canada. Major projects include reconstruction of air terminal buildings and rebuilding of runways and taxiways.

In addition to the amounts shown above for the RAMP project, some \$40 million in capital expenditures will be spent during 1985-86 on replacement of air traffic service facilities and equipment; communication systems, and air navigation and landing systems.

System Expansion to Meet Increased Demand: Air terminal buildings and facilities, totalling \$76 million, are underway or will start in 1985-86 to satisfy increased demand which has already occurred and to accommodate forecast growth. Forecast expenditures on these projects to the end of 1984-85 total \$11 million with spending of \$32 million budgeted during 1985-86. An additional \$13 million is budgeted in 1985-86 for expansion of aircraft manoeuvring areas and maintenance buildings.

Some \$30 million will be spent during 1985-86 on expansion of capacity to meet increased demand of air traffic services facilities and air navigation and landing systems.

For further details of the capital program refer to Section II, pages 4-24, 4-28 and 4-32 and to Section III, Figure 35, Capital Projects by Major Project and Location (page 4-42).

Management and Organizational Initiatives

Aviation Safety: In response to Dubin Commission recommendations, a number of actions have been undertaken such as:

- establishment of the Canadian Aviation Safety Board;
- implementation of all recommendations concerning enforcement (these recommendations relate to a more vigorous and strict policy of enforcement, a new manual of enforcement procedures, and amendments to the Aeronautics Act to provide a sound legal basis for the new enforcement system and to establish a Civil Aviation Appeal Tribunal);

- development of a Canadian Airworthiness Code with an Advisory Board that includes industry representatives to assist in its development;
- arrangements to ensure that the departmental aircraft fleet is operated to standards demanded of commercial air carriers;
- development of bilateral airworthiness agreements with the U.K., France, West Germany, Netherlands and Italy modelled on the recently concluded Canada-United States agreement;
- implementation of improved surveillance program of air carrier like maintenance activities;
- enhancement of airworthiness type approval capability to support the Government initiatives in developing a Canadian domestic helicopter industry;
- implementation of a Continuing Airworthiness Division within the Airworthiness Branch to review and provide corrective action for service difficulties on Canadian operated or manufactured aeronautical products; and
- development of an improved incident occurrence reporting system, including voluntary incident reporting.

Canadian Airspace System Development Plan: To ensure rational evolution of the Canadian airspace system, the Administration is attempting to define a long-range technical framework for the acquisition and development of facilities and equipment that will likely be needed up to the year 2000 for the provision of air navigational services. An approach which coordinates all major anticipated expenditures to the year 2000 and which will improve services and increase productivity has been developed for discussion with users of the airspace system. Following extensive discussion and consultation with users of the system during 1984-85, efforts will be directed to the orderly replacement/restoration of ANS facilities in accordance with the requirements outlined in the Canadian Airspace System Development Plan.

3. Program Effectiveness

The program objective of "attending to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system" requires results in two main areas: safety of the system and development and operation of an efficient system. Summary statistical information about aviation safety is presented below.

Aviation Safety: Since the earliest days of air transportation, safety has been a major preoccupation of the Air Transportation Program. To date, the national civil air transportation system has achieved a consistently high level of safety. Figures 8 and 9 demonstrate the record achieved over the last few years.

The five-year average number of accidents per year to Canadian registered aircraft for the period 1969-73 was 580.6. After a moderate increase to 691.4 in the period 1974-78, the five-year average number of accidents fell to 630.8 in the period 1979-83. At the same time, the number of registered aircraft in Canada rose from 10,772 in 1969 to 25,899 in 1984, a 140% increase.

Figure 8: Five-year average number of accidents per year to Canadian registered aircraft by type of operation (Note 1)

Type of Operation	1969-1973	1974-1978	1979-1983
Scheduled	3.2	2.2	2.8
Non-scheduled ²	9.2	7.6	6.4
Charter and contract	139.4	141.0	137.6
Speciality	99.4	123.4	112.4
Flying clubs	23.2	24.2	22.6
State	5.2	6.0	6.4
Private	285.2	357.4	322.4
Commercial non-revenue ³	15.8	29.6	20.2
All Aircraft⁴	580.6	691.4	630.8

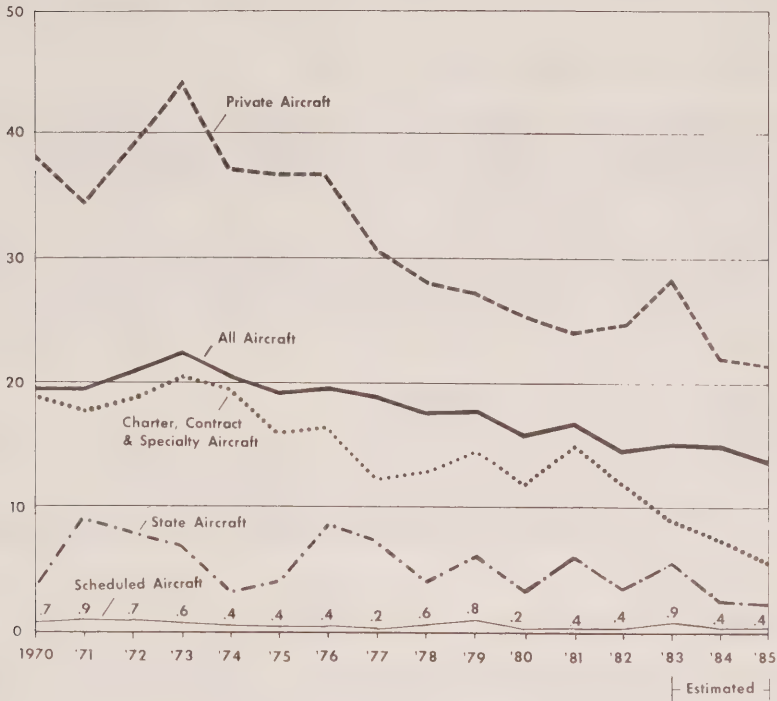
Notes: 1. Data on number of aviation incidents is not included since it has only been collected consistently over the last three years and is not yet considered to be useful for comparison.

2. Non-scheduled operations refer to commercial air carriers offering public transportation to passengers and cargo at a toll per unit of traffic but not on a fixed schedule. Examples include most carriers serving northern Canada.

3. Commercial non-revenue operations are non-revenue producing flights by commercial operators for aircraft ferrying and crew training.

4. Data on ultralight accidents is not included. Number of recorded ultralight accidents are: 1981-6; 1982-24; 1983-60.

Figure 9: Accident Rates per 100,000 hours of flying by Type of Operation



Note: The activity data for 1983, 1984 and 1985 have been estimated and are subject to change when Statistics Canada figures are finalized.

The effectiveness of the Program's efforts to improve safety is reflected by the downward trend in accidents per 100,000 hours of flying for all but scheduled type of operations. The accident rate for scheduled operations has remained virtually constant at a very low level.

Section II

Analysis by Activity

A. Airports and Associated Ground Services

The over-all objective of this Activity is to foster and promote the development and operation of a safe and efficient national civil airports system that contributes to the achievement of government objectives.

The presentation which follows sub-divides the Activity into two components, Self-Supporting Airports and Other Airports, because of the different sub-objectives and funding mechanisms that apply to each of these components.

A.1 Self-supporting Airports Component

Sub-Objective

To develop and operate those international and national airports included in the Self-Supporting Airports Revolving Fund in such a way as to recover their costs.

Resource Summary

This component accounts for approximately 29% of the Program's total operating expenditures and 19% of its capital expenditures.

Figure 10: Self-supporting Airports - Statement of Revolving Fund Operations (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Revenue	459,787	410,000	392,426
Expenses	557,267	433,581	394,876
Operating Profit (Loss)	122,520	(23,581)	(2,450)
Add: Depreciation	57,758	62,581	59,081
Resources Provided from Operations	180,278	39,000	56,631
Capital Expenditures	93,086	140,400	87,890
Net Resource Required (Provided)	(87,192)	101,400	31,259
Funded as follows:			
Self-supporting Airports Revolving Fund	(94,390)	2,100	17,185
Vote 70	7,198	99,300	14,074
	(87,192)	101,400	31,259
No. of Airports	9	23	23

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and profit or loss by individual airport see Section III - Supplementary Information, page 4-63.

Description

Airports Included: Effective April 1, 1985, this component includes 7 of the 8 international and 2 of the 17 national airports in Canada. The international airports are located at: Halifax, Montreal/Mirabel, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. The 2 national airports included in this component are located at: Montreal-Dorval and Ottawa. Prior to April 1, 1985, this component consisted of 23 airports of which 14 airports located at Gander, St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon and Victoria were transferred to Other Airports component.

Operations: The two main tasks involved in the operation of these airports are: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. The main airport services offered are aircraft firefighting and crash rescue, airport policing and passenger security.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Performance Information/Resource Justification

Expenses: Figure 11 provides a breakdown of the estimated expenses that will be incurred to operate the Self-Supporting Airports during 1985-86. Because these airports are expected to recover all costs of operations, the expenses include a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Air Navigational Services Activity, depreciation, the grants in lieu of taxes paid by Public Works and interest expense related to the net amount of spending charged against the Self-Supporting Airports Revolving Fund appropriation authority. The Management and Specialized Support Services charge represents recoveries made by the Other Airports component and the Direction and Administration Activity for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 4-62).

Figure 11: Self-Supporting Airports - Summary of Expenses (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations				
Airport Services	46,669	483	61,414	719
Maintenance and Upkeep of Facilities	89,359	1,102	111,967	1,464
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	19,014	363	25,128	474
	155,042	1,948	198,509	2,657
Other Costs and Charges				
Air Traffic Control Charges	52,676	-	84,622	-
Management and Specialized Support Services	43,718	-	57,618	-
Depreciation	57,758	-	62,581	-
Grants In Lieu of Taxes	21,309	-	21,875	-
Interest	6,764	-	8,376	-
	182,225	-	235,072	-
	337,267	1,948	433,581	2,657
No. of Airports	9		23	

Ongoing airport operations will consume \$155 million or 46% of the total Self-Supporting Airports program operating budget. Two major factors (Figure 12) affecting the cost of airport site operations are the hours an airport is open to provide the services to air carriers and the travelling public and the scale of the airport facilities maintained for the arrival and departure of aircraft.

Figure 12: Summary of Key Workload Determinants

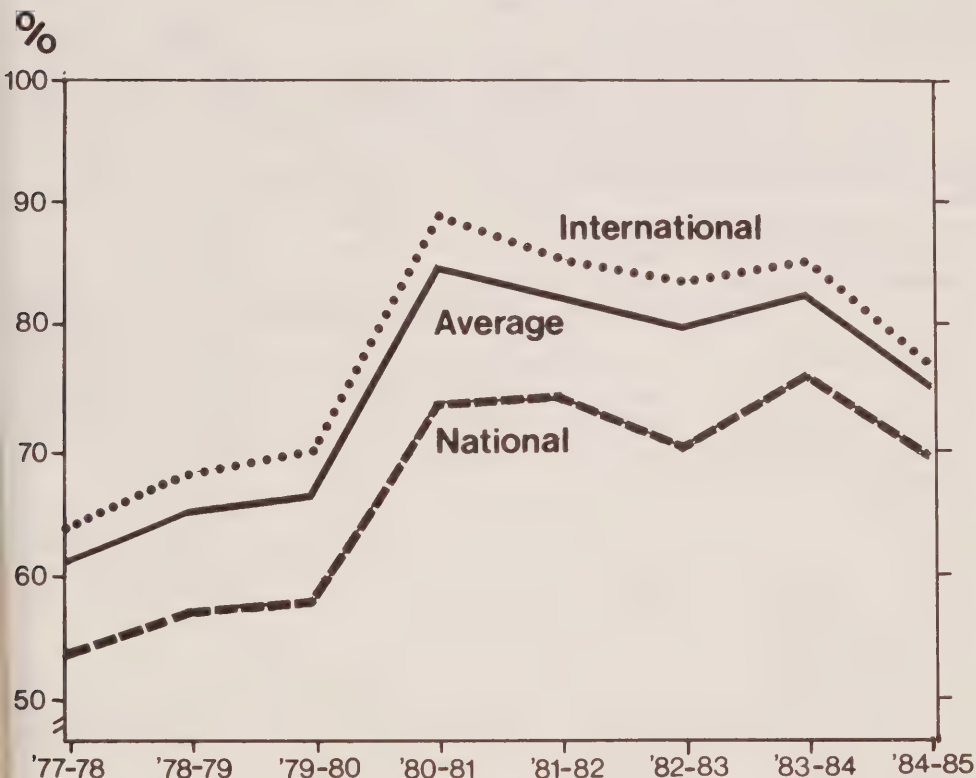
	Forecast 1984-85	
Total Published Hours of Operation at 7 International and 2 national airports	65,437	
Principal airport facilities maintained ¹	No.	Area (000s)m ²
Air Terminal Buildings	11	597
Runways	25	4,160
Taxiways	155	3,124
Aprons	49	3,697

Note 1: Inventory as at 31 March, 1985. Planned inventory figures for 1985-86 were not available when this document was prepared.

Revenue Analysis: Figure 13 shows the actual and projected degree to which this component has been achieving its objective of full cost recovery for the eight year period ending March 31, 1985. On April 1, 1985, the Self-Supporting Airport Revolving Fund was reduced from 23 to the 9 largest airports. This new group of airports is expected to be near full cost recovery in 1985-86.

Costs are defined so as to approximate the costs which a commercial operator would normally incur. As a result, the expenses shown in Figure 11 are adjusted to provide for interest on the total amount of the government's investment and to deduct the estimated cost of services provided to state and military aircraft. For details of the types and amount of revenue earned by the Self-Supporting Airports, refer to Section III A. 5. Program Revenues, page 4-60.

Figure 13: Recovery of Costs by Self-Supporting Airports



Capital Expenditure Analysis: Figure 14 provides a summary analysis of the capital program planned for 1985-86. For details by project, see Section III, Figure 35, pages 4-42 to 4-45 and page 4-57.

Figure 14: Summary of 1985-86 Estimates Capital Projects, Self-Supporting Airports (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	133,587	50,821	55,071	27,695
Aircraft manoeuvring areas	50,837	11,032	22,660	17,145
Maintenance buildings and equipment	4,212	1,602	151	2,459
Airport emergency services	1,974	-	1,974	-
Miscellaneous projects under \$250,000	3,329	-	3,329	-
	193,939	63,455	83,185	47,299
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	19,921	12,718	7,203	-
Aircraft manoeuvring areas	5,930	1,905	2,672	1,353
Maintenance buildings and equipment	806	-	26	780
	26,657	14,623	9,901	2,133
	220,596	78,078	93,086	49,432

A.2 Other Airports Component

Sub-Objectives

To attend to the development and operation of a network of regional and local airports that enables all areas of Canada to have reasonable access to air transportation.

To recover costs from airport users to the extent feasible.

Because the airports in this component serve the less densely populated and also the more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. In the interest of equitable treatment of air transportation system users, the government assumes unrecovered costs required to provide and maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country.

Resource Summary

This component accounts for 20% of the Program's total operating expenditures and 29% of its capital expenditures.

Figure 15: Other Airports - Net Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Airports Operated by Transport Canada*			
Operating Expenditures			
Site Operations and Activity-Wide			
Support Services	189,182	141,000	124,498
Capital expenditures	140,776	128,000	99,742
	329,958	269,000	224,240
Airports Operated by Others			
Operating Contributions	16,967	19,642	16,461
Capital Contributions	30,879	39,091	17,482
	47,846	58,733	33,943
Total Expenditures	377,804	327,733	258,183
Revenue and Recoveries	143,817	96,840	88,996
	233,987	230,893	169,187

Note: 1985-86 Estimates reflect the transfer of the 14 airports from Self-supporting airports. 1984-85 Forecast and 1983-84 Actual reflect the activity prior to the transfer which was effective April 1, 1985.

Description

Airports Operated by Transport Canada: Effective April 1, 1985, this component is responsible for the operation of the international airport at Gander, the national airports located at St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife. It also includes the operation of 131 regional and local airports. Prior to April 1, 1985, this component did not include the international and national airports mentioned above with the exception of Whitehorse and Yellowknife. The nature of the operations at the airports included in this component is similar to those at Self-supporting Airports. The main difference is a much smaller scale of operations in most instances. (For a description of the nature of operations, refer to page 4-20).

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to regional and local airports.

Resource Justification/Performance Information

Airports Operated by Transport Canada: Figure 16 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this component and the amount of the recovery from Self-Supporting Airports for these support services. Figure 17 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

**Figure 16: Regional and Local Airports Operated by Transport Canada
- Gross Operating Expenditures (\$000)**

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations				
Airport Services	38,445	628	21,961	419
Maintenance and Upkeep of Facilities	86,854	1,180	61,270	857
	125,299	1,808	83,231	1,276
Activity-wide Support Services				
Architectural and Engineering				
Support	22,000	430	21,357	449
Management and Administration	33,127	604	28,991	567
Other	8,756	143	7,421	135
	63,883	1,177	57,769	1,151
Total Expenditures	189,182	2,985	141,000	2,427
Recovery from Self-Supporting Airports	37,598	-	49,600	-

Note: Estimates 1985-86 reflect the activity including the transfer of 14 airports.
1984-85 forecast reflect the activity prior to the transfer.

Figure 17: Summary of Key Workload Determinants

	Forecast 1984-85	
Total Published Hours of Operation at 1 International, 15 national, 23 regional and 62 local airports ¹	250,354	
Principal regional and local airport facilities maintained (Inventory as of March 31, 1985) ²	No.	Area (000s)m ²
Air Terminal Buildings/Passenger Shelters	94	153
Runways	192	15,946
Taxiways	305	2,897
Aprons	149	4,904

Note: 1. This figure excludes those airports which operate without Published Hours of Operations. An example of airports without Published Hours of Operation are Arctic Community Airports in the Northwest Territories and the Yukon.

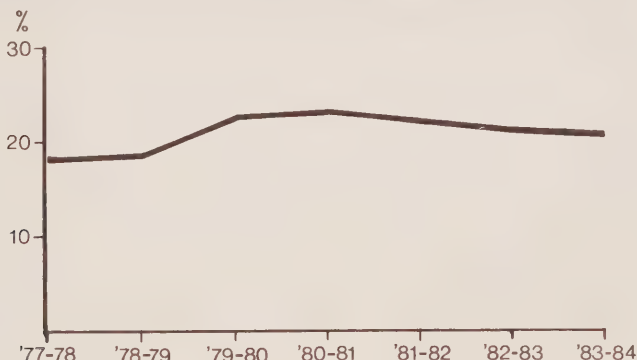
Note: 2. Planned inventory figures for 1985-86 were not available when this document was prepared. The inventory figures are for 101 of the 147 airports in this component.

Figure 18 provides an estimate of the degree to which the regional and local airports operated by Transport Canada recover their full costs of operation. Costs are defined to approximate those that a commercial operator would normally incur. The operating expenditures shown in Figure 16 are adjusted to reflect:

- the cost of any air traffic control services provided by Air Navigational Services in the immediate vicinity of these airports; and
- an allowance for depreciation, grants in lieu of taxes and for interest on the government's investment in these airports.

A deduction is made for the estimated cost of services provided to state and military aircraft. (The approach is the same as that used for Self-Supporting Airports.)

Figure 18: Recovery of Costs - Regional and Local Airports Operated by Transport Canada



Capital Expenditures Analysis: Figure 19 provides a summary analysis of the capital program planned for 1985-86. For details by project, see Section III, Figure 35, pages 4-45 to 4-49 and pages 4-57 to 4-58.

Figure 19: Summary of 1985-86 Estimates Capital Projects for the Regional and Local Airports Operated by Transport Canada (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	143,647	66,942	47,608	29,097
Aircraft manoeuvring areas	43,479	23,837	16,071	3,571
Maintenance buildings & equipment	19,577	9,308	7,687	2,582
Airport emergency services	28,015	8,213	19,802	-
Miscellaneous projects under \$250,000	5,587	-	5,587	-
	240,305	108,300	96,755	35,250
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	78,908	23,206	33,542	22,160
Aircraft manoeuvring areas	11,082	1,719	6,540	2,823
Maintenance buildings & equipment	14,551	4,768	3,939	5,844
	104,541	29,693	44,021	30,827
	344,846	137,993	140,776	66,077

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 20 summarizes planned operating and capital contributions by type of airport.

Figure 20: Airports Operated by Others - Contributions (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating Contributions			
Local - Northern	5,574	7,466	5,588
Local - Southern	11,393	12,176	10,873
	16,967	19,642	16,461
Capital Contributions			
Labrador and Newfoundland Local Airports	13,535	13,713	5,426
Northern Quebec Local Airports	9,345	2,600	1,001
Other Local Airports	7,999	22,778	11,055
	30,879	39,091	17,482
	47,846	58,733	33,943

B. Air Navigational Services

Objective

The principal objective of this Activity is to assure the safe and efficient movement of civil aircraft in Canadian and adjacent international airspace.

Resource Summary

The Activity accounts for 36% of the Program's total operating expenditures and 32% of the capital expenditures.

Figure 21: Activity's Net Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Air Navigational Services	400,981	315,200	243,746
Consisting of:			
Operating Expenditures	353,103	345,600	303,692
Capital Expenditures	155,299	103,000	64,684
Grants and Contributions	1,303	100	434
Total Expenditures	509,705	448,700	368,810
Revenue and Recoveries	108,724	133,500	125,064
	400,981	315,200	243,746

Description

This Activity offers three main services to support air transportation, all related to helping aircraft move safely and efficiently from one point to another. These are air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 9 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control in certain air corridors and in the vicinity of the busier airports. Some 114 flight service stations, located at airports across the country, provide flight information services ranging from weather reports and the availability of navigational aids to search and rescue alerting services. In addition, several hundred navigational aids, located at airports and various other places across the country, exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely.

For operating purposes, the Activity is divided into two main functions, Air Traffic Services and Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance. The Air Traffic Services function consists mainly of the personnel required to operate the various air traffic control facilities and flight service stations. The Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance function consists of the personnel, goods and services needed to develop and maintain the facilities and equipment systems used to provide air traffic control and flight information services, as well as the navigational aids service. This functional breakdown is used to present the resource justification and performance information which follows.

Performance Information/Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services function is expected to require 58% of operating expenditures and 63% of the human resources planned for this Activity. Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance account for 39% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Activity management and staff support account for the remaining 3% of operating expenditures and personnel requirements.

Figure 22: Air Navigational Services - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Air Traffic Services				
Air Traffic Control	168,080	2,901	164,478	2,956
Flight Service Stations	37,388	824	36,604	834
	205,468	3,725	201,082	3,790
Technical Support Services for				
Systems Operation and Maintenance	137,185	2,011	134,278	2,018
Management and Staff Support	10,450	154	10,240	156
	353,103	5,890	345,600	5,964

Figure 23 summarizes some of the key variables that affect this Activity's operating resource requirements.

Figure 23 - Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Air Traffic Control			
No. of Air Traffic Control Sites	77	77	77
Hours Open for Service	514,004	514,004	511,108
Aircraft movements in controlled airspace (000)	1,874	1,779	1,600
Flight Service Stations			
No. of Flight Station Service Stations	114	114	114
Hours Open for Service	946,080	946,080	948,672
Flight Plans Filed	581,923	555,270	529,838
Technical Support Services for System Operation and Maintenance			
No. of Sites with Equipment Requiring Maintenance			
Surveillance (radar) Systems	22	22	22
Navigation Aids	934	923	920
Communications Systems	339	339	339

Capital Expenditure Analysis: Figure 24 provides a summary analysis of the Capital Program planned for 1985-86. For details by project see Section III, Figure 35, pages 4-49 to 4-56 and page 4-58.

Figure 24: Summary of 1985-86 Estimates Capital Projects - Air Navigation Services (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	76,042	17,373	11,204	47,465
Surveillance systems	810,504	47,539	88,700	674,265
Communication systems	50,161	13,964	10,551	25,646
Air navigation and landing systems	392,547	62,609	18,300	311,638
	1,329,254	141,485	128,755	1,059,014
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	33,519	6,072	13,672	13,775
Surveillance systems	14,455	7,233	5,180	2,042
Communication systems	3,105	908	627	1,570
Air navigation and landing systems	22,745	6,553	7,065	9,127
	73,824	20,766	26,544	26,514
	1,403,078	162,251	155,299	1,085,528

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this activity, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, page 4-60.

C. Regulatory Services

Objectives

To promote and maintain safe flight in the national civil air transportation system.

Resource Summary

The operating expenditures for this Activity are 5% of total operating expenditures for the Program.

Figure 25: Activity Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Aeronautical Regulatory Services	51,309	49,000	48,552
Aviation Safety*	-	3,500	6,758
Total Operating Expenditures	51,309	52,500	55,310
Capital Expenditures	1,007	1,000	1,145
Grant and Contributions	80	55	93
Total Expenditures	52,396	53,555	56,548
Revenue and Recoveries	822	785	734
	51,574	52,770	55,814

Aviation safety resources were transferred to the Canadian Aviation Safety Board on October 1, 1984. The forecast covers the six month period operating expenditures were absorbed by this activity.

Description

Aeronautical Regulatory Services: This element performs all regulatory functions connected with civil aeronautics other than for the economic regulation handled by the Canadian Transport Commission. It certifies and monitors:

- the competence of aeronautical personnel such as pilots, flight engineers, aircraft maintenance engineers and air traffic control operators;
- the airworthiness of aircraft;
- the reliability and safe operation of airport and air navigation facilities and equipment; and
- the operations of scheduled airlines and other commercial aircraft companies.

An extensive program of examinations, licensing, inspections and surveillance exists to carry out these functions.

Performance Information/Resource Justification

Aeronautical Regulatory Services: Figure 26 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 26: Aeronautical Regulatory Services - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Licensing, Inspection & Surveillance	42,830	683	40,923	683
Legislation, Standards and Enforcement				
Actions	5,214	80	4,971	80
Management & Administration	3,265	44	3,106	44
	51,309	807	49,000	807

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 27 summarizes the sizes of these components.

Figure 27: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
No. of Licenced Pilots	63,700	63,300	62,900
No. of Registered Aircraft	28,613	27,306	26,058
No. of Commercial Operators	1,007	952	907
No. of Licenced Airports	1,275	1,225	1,200

In 1983, revisions to the Air Regulations made the registration of ultra-light aeroplanes and the licensing of ultra-light aeroplane pilots mandatory. As of September 30, 1984, the Administration has registered 1,807 ultra-light aeroplanes and issued 958 ultra-light aeroplane pilot licences. Because the costs of acquisition and operation of these ultra-lights are low when compared to the costs for conventional aircraft, the Administration anticipates that this workload variable will increase in 1985-86 and subsequent years.

Revenue: Licensing and examination fees (\$0.8 million) are the main sources of revenue for this Activity. For further details of revenue, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, page 4-60.

D. Aircraft Services

Objective

To provide efficient aircraft services.

Resource Summary

The operating expenditures for this activity are 5% of the total operating expenditure for the Program. Capital accounts for 19% of the Program's requirements.

Figure 28: Activity Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Operating Expenditures	46,932	43,900	40,215
Capital Expenditures	93,775	109,000	-
Total Expenditures	140,707	152,900	40,215
Revenues and Recoveries	13,721	11,615	11,297
	126,986	141,285	28,918

Description

The main task of this element is to operate and maintain the Program's aircraft fleet. This aircraft fleet is used for calibration and inspection of air navigation aids, and for transportation and training of Program personnel. It also provides aircraft flight and maintenance services to other government programs, the main one being the operation and maintenance of Canadian Coast Guard aircraft and helicopters for the Marine Transportation program.

Performance Information/Resource Justification

Figure 29 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 29: Aircraft Services - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Aircraft Operations	12,828	89	12,000	89
Maintenance	26,728	345	25,000	347
Training	2,138	29	2,000	29
Management & Administration	5,238	48	4,900	48
	46,932	511	43,900	513

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number and types of aircrafts operated. Figure 30 summarizes these key variables.

Figure 30: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
No. of Aircraft	93	91	89
Total Hours of Flying			
Transport Canada Operations	29,000	26,500	24,330
Other Government Programs	18,500	18,000	16,437
	47,500	44,500	40,767

E. Direction and Administration

Objective

To manage the Air Transportation Program to assure the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system responsive to air transportation user requirements and to federal government socio-economic objectives.

Resource Summary

This Activity accounts for 5% of the Program's operating expenditures (Figure 31).

Figure 31: Activity Resource Requirements (\$'000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Personnel	7,596	222	8,583	226	7,391	201
Planning	6,586	98	7,438	98	6,137	97
Finance	18,773	278	21,212	283	15,294	261
Purchasing and Supply	3,346	100	3,781	102	3,562	101
Management and Administration	14,590	233	16,486	237	13,568	229
Total Operating Expenditures	50,891	931	57,500	946	45,952	889
Capital Expenditures	6,828		9,000		1,835	
Grants and Contributions	34		1,400		544	
Total Expenditures	57,753		67,900		48,331	
Revenue and Recoveries	6,815		8,700		7,702	
	50,938	931	59,200	946	40,629	889

Description and Resource Justification

The Direction and Administration Activity provides the Program-wide management, policy and administrative functions. It consists of the offices of the Canadian Air Transportation Administrator and the Regional Administrators, headquarters policy and liaison staff, and the headquarters and regional units that provide program-wide support in the following functional areas: planning, finance, personnel, purchasing and supply, and internal administrative services.

Capital Expenditures: The Air Administration is accelerating the construction of office accommodation to house the Quebec Region Air Administration headquarters in Montreal at a total estimated cost of \$17 million. Spending of \$6 million is budgeted during 1985-86 and includes minor expenditures for office furnishings and equipment.

Revenue: The major item is a recovery for management services (\$6 million) provided to the Self-Supporting Airports. For further details, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, Page 4-60.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 32 presents the Air Transportation program expenditures by object. This Figure includes expenditures made from the Self-Supporting Airports Revolving Fund, net of internal charges for air traffic control and management services (Figure 37, page 4-61).

Figure 32: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	467,691	459,553	417,595
Other Personnel Costs	87,932	86,623	85,989
	555,623	546,176	503,584
Goods and Services			
Transportation and Communications	65,635	60,939	48,632
Information	2,156	2,051	886
Professional and Special Services			
Security services	25,768	29,725	26,325
Meteorological services	7,788	7,401	4,647
Building cleaning services	13,993	15,506	13,785
Other	53,305	52,946	41,589
Rentals	8,117	7,695	6,303
Purchased repairs and upkeep	27,651	28,073	21,174
Electric power	17,657	18,888	17,485
Other utilities, materials and supplies	67,331	68,061	63,459
All other expenditures	29,508	31,799	26,812
	318,909	323,084	271,097
Total Operating Expenditures	874,532	869,260	774,681
Operating Revenues and Other Receipts			
Air Transportation Tax	278,024	227,500	207,619
Rentals and Concessions	173,399	137,200	136,195
Landing Fees	83,204	70,400	68,486
General Terminal Fees	46,927	40,500	38,843
Other Revenue and Receipts	40,581	29,946	15,941
Recoveries from other Government Depts.	15,157	13,654	14,278
Total Revenues and Recoveries	637,292	519,200	481,362
Net Operating Expenditures	237,240	350,060	293,319
Capital	490,771	490,400	255,296
Grants and Contributions	49,263	60,288	35,014
	777,274	900,748	583,629

2. Personnel Expenditures

The Air Program's personnel costs (including statutory contributions to employee benefit plans) account for 64% of the total operating expenditures.

Figure 33 below provides a breakdown of the authorized number of personnel by activity, and Figure 34 shows the authorized person-years and the annual salary provision by occupational category. It indicates the variety of human resources required to operate and maintain facilities and provide air transportation services.

Figure 33: Person-Years Requirements by Activity

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
<hr/>			
Airports and Associated Ground Services			
Self-Supporting Airports	1,948	2,657	2,533
Other Airports	2,985	2,427	2,274
	4,933	5,084	4,807
<hr/>			
Air Navigational Services	5,890	5,964	5,782
Regulatory Services	807	923	941
Aircraft Services	511	513	488
Direction and Administration	931	946	889
	13,072	13,430	12,907
<hr/>			

Figure 34: Authorized Person-Years and Salary Provision (Note)

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision	
	85-86	84-85	83-84			
Management	131	126	98	50,350	96,300	63,727
Scientific & Professional						
Eng. & Land Survey	438	501	445	23,306	76,130	45,325
Architect & Town Planning	37	41	38	18,610	76,130	41,533
Economic & Statistics	28	28	26	14,570	65,080	45,746
Other	6	6	7	13,609	68,070	42,039
Administrative and Foreign Service						
Program Administration	600	615	607	13,912	57,987	38,743
Administrative Services	475	478	459	13,890	57,987	36,131
Financial Administration	105	110	108	13,853	57,980	38,472
Personnel Administration	76	77	84	13,330	63,870	38,912
Other	90	89	99	12,766	61,433	35,127
Technical						
ATC Qualified	2,232	2,245	2,245	14,776	62,449	46,637
ATC Trainees	-	68	202	14,072	15,576	-
Electronics	1,302	1,333	1,323	16,619	51,950	36,967
Radio Operators	908	908	929	14,411	43,863	29,270
Aircraft Operations	520	549	561	34,323	63,173	48,693
General Technical	390	413	381	12,635	55,682	30,068
Eng. & Scientific Support	306	353	325	14,041	50,866	37,260
Technical Inspection	201	223	185	12,635	57,691	38,269
Drafting & Illustration	94	123	116	15,557	40,310	30,152
Other	27	27	22	12,635	57,764	32,958
Administrative Support						
Clerical & Regulatory	1,240	1,239	1,200	12,932	31,743	21,431
Sec. Steno & Typing	410	411	401	12,636	31,946	20,881
Other	97	104	103	12,665	37,130	22,991
Operational						
General Labour & Trades	2,048	2,142	2,078	14,776	40,676	25,721
Firefighting	728	724	731	21,147	37,036	29,357
General Services	143	140	134	13,253	39,988	23,658
Heating and Power	121	126	129	18,242	35,598	26,624

Note The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Figure 35 summarizes capital expenditures by major project and location. This figure identifies capital projects having a total estimated cost of \$250,000 or more.

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIRPORTS AND ASSOCIATED GROUND SERVICES					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT					
Install air conditioning..	6,715	7,048	392	5,193	1,463
Rehabilitate main entrance road	307	284	117	167	-
Replace air terminal building curtain walls .	2,930	2,970	166	1,444	1,360
Replace cable tray 15 approach	-	388	-	388	-
Replace public furniture air terminal building ..	-	272	-	272	-
QUEBEC					
DORVAL NATIONAL AIRPORT					
Elaboration of Airport Master plan	-	731	448	218	65
MIRABEL INTERNATIONAL AIRPORT					
Repair hot water system ..	749	749	75	674	-
ONTARIO					
OTTAWA NATIONAL AIRPORT					
Apron Improvements phase III	-	4,265	-	4,265	-
Terminal complex development and asbestos removal	48,600	48,600	25,079	19,421	4,100
Develop commercial industrial area	2,455	2,449	100	2,349	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT					
Project administration ...	12,486	12,766	12,566	200	-
Major repairs T1 apron ...	3,984	3,807	1,644	64	2,099
Asbestos removal adminis- tration building	2,520	2,664	204	1	2,459
Rebuild portions of T2 apron phase II	1,107	1,108	75	1,033	-
Modifications to Inter- national Immigration area T2	831	827	68	759	-
Modifications to trans- border sector	358	356	29	327	-
Repair taxiway K	-	593	-	593	-
Asbestos removal T1 departure level	1,798	1,968	-	1,925	43
Rebuild field electrical centres	2,249	2,145	-	2,145	-
MANITOBA					
WINNIPEG INTERNATIONAL AIRPORT					
Air Terminal Building modifications	31,882	32,348	3,638	10,046	18,664
Major Repairs to slab joints - apron 1	768	768	240	256	272
Rehabilitate apron 1	18,570	13,804	1,000	3,645	9,159
Replace outdoor regulator with indoor regulator ..	1,233	1,210	-	1,032	178
Restore taxi C3	265	265	-	265	-
ALBERTA					
CALGARY INTERNATIONAL AIRPORT					
Expand Canadian Inspection services facility	7,924	7,923	5,210	2,713	-
Upgrade fire training site and roads	300	299	-	299	-
Phase II project planning team	961	718	581	137	-
Regulator and switch gear.	1,087	855	2	608	245

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Repair storm water discharge control/general aviation areas	4,452	4,452	1,781	2,671	-
Repair storm drainage	2,516	1,938	23	8	1,907
Modifications to Inter- national finger	4,181	3,937	136	3,310	491
Combined Services Building development area	1,062	806	-	26	780
EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT					
Apron Expansion	7,932	7,933	3,503	4,430	-
Repair storm drainage	1,683	1,531	17	1	1,513
Sewer line improvements ..	3,920	1,127	-	41	1,086
BRITISH COLUMBIA					
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT					
Resurface runway 08-26 ...	5,346	5,346	458	4,888	-
Rebuild taxi 'N'	1,657	2,232	36	1	2,195
Airport contingency plan .	492	492	408	84	-
Replace fire training area	350	850	-	850	-
Install public elevators main concourse	560	489	-	489	-
Repairs to apron VI	-	283	-	283	-
Install fire suppression system	955	825	-	825	-
Environmental Impact statement for parallel runway	458	1,478	124	1	1,353
Illumination of airfield signs	482	851	509	342	-
Repair Laing bridge	-	3,939	736	3,203	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
BULK PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Spare parts program for Crash Fire and Rescue, sweepers and snow- blowers	285	285	190	95	-
Snowblowers	5,872	5,872	3,927	1,945	-
Runway sweepers	2,756	2,755	1,777	978	-
Crash, Fire and Rescue resources Implementation plan	32,076	21,031	5,274	15,757	-
Air blower snow remover ..	190	255	235	20	-
Energy program retrofits .	-	4,975	995	995	2,985
National Integrated Marketing System	428	428	345	83	-
National Airport Site Management Information System (NASMIS)	6,117	6,129	-	1,405	4,724
Power Improvement various sites	-	300	-	300	-
Emergency Power various sites	-	995	650	345	-
Interruptible power unit .	-	600	200	400	-
Consulting Assistance In Implementing AMMS	3,497	3,497	1,031	1,270	1,196
OTHER AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Rehabilitate elec- trical power distri- bution system	1,731	1,779	10	1,321	448
New maintenance garage	5,966	4,448	2,408	2,040	-
St. Anthony - Construct airport complex and associated facilities.	12,366	12,247	4,586	6,077	1,584
St. John's -					
Construct maintenance garage, firehall and sand storage building	5,766	5,765	2,714	3,051	-
Pave glide path areas and roads to site ...	-	742	-	742	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND (Cont'd)					
Stephenville- Upgrade obstruction lights Indian Head approach runway 28 ..	942	654	-	654	-
Replace airfield lighting runways and taxiways	-	925	-	51	874
Wabush - Rehabilitate electrical system visual aids runway 01-19	1,802	1,522	41	1,356	125
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown - New air terminal building	7,169	7,169	1,109	4,582	1,478
Construct parking lot and road system	3,466	3,466	772	2,694	-
NOVA SCOTIA					
Sydney - Modifications to air terminal building	420	420	-	420	-
Yarmouth - Construct new Air Terminal Building and combined services building	10,257	10,322	2,065	3,792	4,465
Upgrade field electrical centre	1,910	1,909	1,000	909	-
NEW BRUNSWICK					
Fredericton - Expand Air Terminal Building.	3,510	3,510	82	1	3,427
Moncton - Maintenance garage expansion/ modifications	664	813	-	77	736

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC					
Alma - Visual aids	339	311	11	300	-
Eastmain - Develop new airport	5,265	5,304	4,344	306	654
Fort Rupert - Develop new airport	4,996	4,998	1,700	2,512	786
Kuujuuaq - Construct multi- purpose building	1,401	1,403	-	1,403	-
Quebec - Construct new general aviation zone - Phase 1	1,573	1,573	150	1,423	-
Val D'Or - Redevelop airport	7,328	7,797	1,603	6,194	-
Wemindji - Develop new airport	6,109	6,163	3,365	1,336	1,462
ONTARIO					
London - Illuminate operational guidance signs	453	373	-	26	347
North Bay - Connect to city water system	-	1,337	840	497	-
Connect to city sewage system	-	975	390	585	-
Sault Ste. Marie - Up- grade electrical power system	549	564	28	536	-
Thunder Bay - Replace field electrical centre	1,297	1,252	377	875	-
Toronto Island - General aviation improvements	2,426	3,283	915	2,368	-
Improve and restore overall features	-	261	6	255	-
Windsor - Restore approach lighting runway 25	441	387	-	26	361

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
SASKATCHEWAN					
Regina - Air Terminal Building expansion	28,381	28,464	23,013	3,342	2,109
Saskatoon - Replace access road to hangar area	488	488	-	488	-
ALBERTA					
Grande Prairie - Air terminal building	3,278	3,278	1,141	48	2,089
Lethbridge - Air Terminal building.	2,005	2,478	730	39	1,709
Firehall	955	934	35	899	-
Maintenance garage and workshop	1,910	1,903	53	4	1,846
BRITISH COLUMBIA					
Castlegar - Expand Air Terminal building	6,685	6,675	124	1	6,550
Fort Nelson - Air Terminal Building expansion	9,762	7,440	887	5,060	1,493
Overlay runway 03-21 .	1,416	1,417	39	1,378	-
Fort St. John - Air Terminal Building expansion	17,976	12,160	813	4,763	6,584
Terrace - Overlay taxi "A" and apron 1	652	652	-	652	-
Victoria - Expansion of air terminal building .	11,883	12,048	2,605	5,875	3,568
NORTHWEST TERRITORIES					
Baker Lake - Runway overlay	1,456	1,456	176	1,280	-
New equipment mainte- nance garage	2,900	2,993	-	134	2,859
Coral Harbour - Regravel runway 15-33.	2,456	2,456	447	1,488	521
Fort Liard - Develop airport to Arctic (C) standard	2,114	2,144	1,568	168	408

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Fort Smith - Field electrical centre and interruptible power unit upgrading	1,057	1,039	-	1,039	-
Nanisivik - Rehabilitate Runway 11-29	3,977	3,887	181	1,404	2,302
Spence Bay - Aircraft refuelling facilities.	-	435	-	435	-
Tuktoyaktuk - Apply crushed gravel	-	745	612	65	68
Yellowknife - Air Terminal Building.	8,596	8,363	293	3,821	4,249
Water distribution system	1,653	1,625	-	1,625	-
YUKON					
Watson Lake - New power house and inter- ruptable power unit ..	942	887	52	835	-
Whitehorse - Air Terminal Building	15,069	13,705	6,597	4,834	2,274
Faro - Hazard beacon ...	286	261	20	241	-
AIR NAVIGATIONAL SERVICES					
Headquarters - Ottawa - Bulk Procurement:					
High Power (500W) Radio Beacons	654	654	419	123	112
Low Power (25W) Radio Beacons	263	263	117	146	-
Modular Aeronautical Communications Switch ..	47,636	47,765	-	4,829	42,936
Very High Frequency Direction Finder Navigational Aids	-	274	214	60	-
Very High Frequency transmitters receivers & multiconplers	1,321	1,321	1,164	157	-
Replacement of tube type Instrument Landing System	1,011	1,011	1,004	7	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
CATA Emergency Planning Program - CATA policy for emergencies	750	750	-	275	475
Communications equipment for Flight Service Station	5,416	5,416	-	404	5,012
Microwave Landing System research and develop- ment	346	346	308	38	-
Aircraft Noise Monitoring System	-	925	677	180	68
Low Power (25W) Radio Beacons	795	796	596	200	-
Multi-Channel Magnetic Recording	1,537	1,538	870	186	482
Very High Frequency Transceiver Procurement..	-	994	839	155	-
Aviation Communication Propagation Study	477	477	225	252	-
Joint Enroute Terminal System	29,244	29,244	29,150	94	-
Self-Contained Aircraft Position Fixing Equip- ment	6,504	6,080	2,701	2,500	879
Provision of French equip- ment manuals	2,748	2,748	1,710	341	697
Telecom Duty Manager work- station enhancements ...	857	857	266	454	137
Radar Automation Moderniza- tion Program (RAMP)	810,504	810,504	47,539	88,700	674,265
Aeronautical communica- tions flight inspection.	-	947	-	258	689
Satellite and other long range communications techniques to civil aviation	-	416	-	53	363
Replacement of tube type Instrument Landing System Program	5,200	5,200	4,463	115	622
High Power (500W) Radio Beacons	1,690	1,690	1,542	148	-
Develop new flight inspec- tion system and retrofit 5 King Air 100 Aircraft .	3,230	3,230	3,138	92	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
Instrument Landing Equip- ment	3,778	3,779	3,698	81	-
Very High Frequency Direction Finder					
Navigational Aids.....	2,819	2,819	420	804	1,595
Microwave Landing System .	-	302,460	-	2,761	299,699
Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment Systems.....	9,669	9,669	6,918	751	2,000
Very High Frequency transmitters, receivers and multicouplers	10,305	10,305	6,482	1,901	1,922
Airport Surface Detection Equipment Phase II	13,530	13,530	6,556	5,000	1,974
National Flight Data Processing	7,724	7,724	6,190	315	1,219
Improve Aviation Weather Services in Yukon & Northwest Territories ..	1,582	1,582	875	359	348
Costs associated with Tactical Air Navigation Aid (TACAN) Replace- ment Program	4,210	4,131	30	971	3,130
Pilot Terminal replacement Air Traffic Services Research and Experimenta- tion Centre	798	798	160	480	158
Development of Precision Distance Measuring Equipment	450	450	50	225	175
Very High Frequency Omni- Test Equipment	-	895	50	500	345
Transmissometer retrofit .	-	1,507	269	800	438

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake - Relocate localizer runway 25	-	358	-	358	-
Gander - Upgrade and automate Flight Service Station operations	3,382	3,382	1,695	1,332	355
Modifications to the Gander Automated Air Traffic System	-	334	162	172	-
Relocate Flight Service Station to Area Control Centre Building	2,019	2,097	428	1,669	-
Renovate transmitter building	-	518	-	518	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton Regional Office - Installation of Instrument Landing System at various sites	321	394	202	192	-
QUEBEC					
Québec - Bulk procurement of Distance Measuring Equipment	-	256	225	31	-
Natashquan - Install Very High Frequency Omni-Directional Range/ Distance Measuring Equipment	727	974	-	550	424
ONTARIO					
Attawapiskat - Install Automated Weather Obser- vation Reporting Equip- ment	153	393	1	1	391
Bearskin Lake - Instal- lation of Non- Directional Beacons	652	663	1	651	11

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Carp - Install Non- Directional Beacons	256	282	44	40	198
Cat Lake - Establish Non- Directional Beacons	-	440	-	1	439
Chapleau - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	1,621	2,271	1	1	2,269
Cochrane - Installation of Non-Directional Beacon .	322	365	1	79	285
Geraldton - Installation of Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment	-	1,175	1,173	2	-
Hamilton - New Control Tower	5,332	5,640	241	3,312	2,087
Hearst - Installation of Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment	-	1,166	1,164	2	-
Installation of Non-Directional Beacon.	351	395	1	81	313
Hornepayne - Install Non- Directional Beacons	241	300	164	136	-
Kapuskasing - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	843	1,207	1	1	1,205
Kasabonika Lake - Install Non-Directional Beacons.	-	405	-	1	404
Kleinburg - Purchase ease- ments for Very High Omni-Directional Range Sites	-	357	-	357	-
Lansdowne House - Install Automated Weather Obser- vation Reporting System.	151	410	1	1	408

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated	Currently Estimated	Forecast Expenditures	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
	Total Cost	Total Cost	to March 31, 1985		

(thousands of dollars)

AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)

ONTARIO (Cont'd)

London - Replace tube type Instrument Landing System	385	519	260	259	-
Manitouwadge - Installa- tion of Non-Directional Beacon	602	645	1	96	548
North Bay - Installation of Instrument Landing System on runway 08	1,541	1,547	395	1,152	-
Ottawa - Replace very high omni-directional range equipment	-	369	-	68	301
Sarnia - Install partial Instrument landing system	928	1,172	-	450	722
Toronto -					
Control Tower					
Reconfiguration	3,348	3,127	2,777	350	-
Installation of and Evaluate Teledon Videotex System	983	999	680	319	-
Update peripheral commu- nication control	-	455	324	5	126
Amend registered zoning 06R-24L	-	308	-	308	-
Area Control Centre					
Reconfiguration	385	385	118	127	140
Replacement of Regional Air Traffic Simulators Communication Equipment	488	529	100	429	-
Replacement of Instrument Landing System Runway 06L	988	1,267	343	924	-
Relocate Flight Service Station	1,488	1,752	553	1,199	-
Thunder Bay - Air Control Tower	-	2,664	-	2,664	-
Trenton - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	383	627	478	149	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Warton - Replace tube type Instrument Landing System	96	576	-	88	488
Winisk - Install Automated Weather Observation Reporting System	151	410	1	1	408
MANITOBA					
Winnipeg - Establish new area control centre	30,326	31,037	5,831	13,993	11,213
The Pas - Installation of Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment	257	541	-	214	327
Dauphin - Installation of Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment	257	464	-	146	318
Jackhead Harbour - Instal- lation of Very High Omni-Directional Range/ Distance Measuring Equipment	501	973	-	501	472
SASKATCHEWAN					
Key Lake - Installation of Very High Omni- Directional Range/ Distance Measuring Equipment	3,831	991	-	502	489
ALBERTA					
Calgary - Air Operations Building Control Tower .	15,708	16,337	528	675	15,134
Edmonton - Consolidation of Commu- nications Facilities and Availability Im- provement	-	409	-	19	390
Computerized Intercon- nection System	-	342	-	342	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Fort McMurray - Upgrade Instrument Landing Systems	178	443	-	178	265
Lethbridge - Replacement of Air Traffic Control Tower	2,381	2,462	46	1	2,415
Rocky Mountain House - Conversion of Very High Frequency Omni-Range to Doppler Very High Fre- quency Omni-Range	419	837	-	41	796
Empress - Replacement of Tube Type Instrument Landing System	129	429	-	18	411
BRITISH COLUMBIA					
Port Hardy - Replace Instrument Landing System	196	603	407	196	-
Princeton - Replace Very High Omni-Directional Range Equipment	188	451	255	155	41
Prince George - Replace Very High Omni- Directional Range/ Distance Measuring Equipment	249	755	-	128	627
NORTHWEST TERRITORIES					
Fort Smith - Installation of Very High Frequency Omnidirectional Range/ Distance Measuring Equipment	449	865	378	70	417
Yellowknife - Communica- tions/Non-Directional Beacon site consoli- dation	338	585	-	585	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
REGULATORY SERVICES					
HEADQUARTERS					
Computerized air- worthiness information system	365	365	-	177	188
AIRCRAFT SERVICES					
HEADQUARTERS					
Flight inspection fleet replacement	57,680	57,680	44,091	13,589	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton - Construct new flight service operations base	-	7,798	235	1	7,562
SPECIAL GOVERNMENT CAPITAL PROJECTS					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS					
QUEBEC					
DORVAL NATIONAL AIRPORT					
Building alterations to meet Dominion Fire Commission standards	1,550	1,548	1,398	150	-
Construct multi-level parking lot	16,530	16,980	12,210	4,770	-
Landscaping and signage	900	825	475	350	-
Repair access route	1,425	1,500	1,103	397	-
Replace groundside lighting.	-	650	452	198	-
Strengthen apron	5,325	5,075	3,075	2,000	-
OTHER AIRPORTS					
QUEBEC					
Frobisher Bay - Construct airport complex and associated facilities	6,035	6,534	2,611	3,923	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1985	Estimates 1985-86	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO					
Hamilton - Airport expansion including firehall	48,762	34,732	23,014	9,922	1,796
Sault Ste Marie - Expand Air Terminal Building.	9,477	7,041	4,654	2,387	-
Thunder Bay - Commercial development area	3,147	4,745	3,773	972	-
ALBERTA					
Fort McMurray - Air Terminal Building expansion	19,331	19,075	15,462	3,613	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Inuvik - Air Terminal Building expansion ...	8,905	8,905	5,853	3,052	-
AIR NAVIGATIONAL SERVICES					
HEADQUARTERS					
Instrument landing system analyzer	-	2,350	1,583	767	-
Solid state very high frequency transmitters and receivers for air- ground communications.	8,985	9,415	6,050	2,414	951
Replacement of Tube Type Instrument landing system	-	12,469	6,998	5,471	-
AIRCRAFT SERVICES					
HEADQUARTERS					
Purchase Ice reconnais- sance aircraft	-	46,228	28,005	16,723	1,500
Purchase twenty Canadair CL-215 water bombers .	173,795	144,670	54,697	59,946	30,027
DIRECTION AND ADMINISTRATION					
QUEBEC					
Regional Office - Construction office building	16,513	16,513	8,291	5,964	2,258

4. Transfer Payments

Figure 36 presents a summary of all grants and contributions made by the Program.

Figure 36: Details of Grants and Contributions (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Grants			
Royal Canadian Flying Clubs Association	25	25	25
Roger Demers Trust Fund	-	5	-
	25	30	25
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	25	25	24
Contributions toward the operation of air services	121	397	449
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	636	100	68
Contribution for the operation of municipal or other airports	16,967	19,642	15,807
Contribution to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	30,767	37,131	14,742
Contribution to CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu for air traffic controller training program	667	949	365
Contribution to flying clubs, schools and instructors	55	55	69
Contribution towards the operation of Toronto Island Airport	-	-	655
Special Employment Intensive Program	-	1,959	2,740
Federal Summer Employment Opportunities Program	-	-	70
	49,238	60,258	34,989
	49,263	60,288	35,014

5. Program Revenues

Description of Revenue Sources

Over 95% of Program revenues come from the air transportation tax, rentals, concessions, and the fees charged for airport services (Figure 37 next page).

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers the funds to the Program. The air navigational services activity receives an allocation of 14% of the revenue from the tax. This allocation is intended as a contribution towards the recovery of the costs of domestic enroute air traffic services. The other 86% is allocated to individual airports based on the number of passengers taking off and landing at each airport in relation to the total numbers taking off and landing in Canada. The methodology for allocating tax revenue between airports and domestic enroute facilities, and among individual airports, is currently under review.

Rentals and Concessions: These revenues come mainly from the rental or lease of terminal building space and related facilities such as parking lots. There are two main types of leasing arrangements: (1) where the arrangement includes a charge based on a percentage of the sales made in the space leased (usually applies to operators of retail services such as car rentals, restaurants, shops and parking lots). (2) a fixed charge per square metre of space occupied. The most significant source of revenue is from the rental of space to airlines for ticket counters and offices.

Landing Fees: Landing fees, assessed on the basis of aircraft weight, also vary with the origin of the flight and the type of airport and aircraft used. The highest fee is for trans-Atlantic flights made by jet aircraft landing at one of the airports in the Self-Supporting Airports Revolving Fund. The lowest fee applies to a domestic flight made by turboprop aircraft landing at an airport located in northern Canada.

General Terminal Fees: These fees, applicable only at 23 major airports, are levied when an aircraft makes use of an air terminal building for processing passengers. The fee is based on the seating capacity of the aircraft. The rate for international flights is higher than for domestic flights due to the need to provide more space for services such as customs and immigration clearance.

Other Revenue:

Other Nationally-Established Airport Fees: The other nationally established airport fees include the fuel concession fee and the passenger security fee. The fuel concession fee, the largest revenue producer of the fees in this category, is set at a fixed rate per litre

of fuel pumped and is payable by the concessionaire operating the service.

Miscellaneous - Airports Activities: These range from recoveries for electricity and heat used by tenants to loading bridge, snow removal and garbage disposal fees.

Figure 37: Summary of Estimated 1985-86 Revenue, Recoveries and Other Receipts by Source and Activity (\$000)

	1985-86 Estimates						Total	1984-85 Forecast Total
	Self-Supporting Airports	Other Airports	Air Navigation Services	Regu- latory Services	Air- craft Services	Direct- ion & Adminis- tration		
Revenue								
Air Transport-								
tation Tax	181,383	56,596	40,045	-	-	-	278,024	227,500
Rentals and								
Concessions	145,444	26,504	761	6	8	676	173,399	137,200
Landing fees	70,734	12,470	-	-	-	-	83,204	70,400
General termi-								
nal fees	42,755	4,172	-	-	-	-	46,927	40,500
Other Revenue	19,354	5,938	13,452	816	1,002	19	40,581	29,946
Total Revenue	459,670	105,680	54,258	822	1,010	695	622,135	505,546
Recoveries from:								
Self-Supporting								
Airports								
Air traffic								
control								
charge	-	-	52,676	-	-	-	52,676	84,622
Management								
services								
charge	-	37,598	-	-	-	6,120	43,718	57,618
	-	37,598	52,676	-	-	6,120	96,394	142,240
Marine Transport-								
tation Program								
Coast Guard								
helicopters								
and telecom-								
munication								
services	-	-	963	-	12,711	-	13,674	11,878
Environmental								
Services								
Program								
Weather								
Services	117	539	827	-	-	-	1,483	1,776
Total Recoveries	117	38,137	54,466	-	12,711	6,120	111,551	155,894
Total Revenue								
and Recoveries	459,787	143,817	108,724	822	13,721	6,815	733,686	661,440

Miscellaneous - Other Activities: Air Navigational Services also receives revenue from air traffic services to international flights passing through the north Atlantic and polar air routes, and from the use of the activity's telecommunication facilities. These two types of revenue are expected to amount to \$13.1 million in 1985-86. The principal sources of revenue in the regulatory activity are fees such as pilots' licence fees.

Assumptions Used to Project 1985-86 Revenue

Increases due to traffic changes are related to forecasts of the number of take-offs and landings (landing and general terminal fees) and to forecasts of the number of passengers (the air transportation tax and most concession fees). Projected rate increases are subject to consultation with the aviation industry. Price level changes affect the amount of revenue collected from concessions, because such fees are generally based on a percentage of the concessionaire's sales, subject to a minimum guarantee.

Description of Recoveries

The Air Transportation Program also charges certain government users for the services they receive. These charges are referred to as recoveries. A description of the largest two follows.

Air Traffic Control Charge: The Air Navigational Services Activity includes all air traffic services, of which, a significant portion relate to control in the immediate vicinity of self-supporting airports. The Activity therefore charges the Fund for these services. The charge is based on the costs of air traffic control towers and other air navigation facilities at an airport, as well as an allocation of a part of the costs of off-airport facilities, such as area control centres, which provide essential navigational services to aircraft approaching and departing from the airport.

Management Services Charge: The Self-supporting Airports also receive management and functional services, the latter including expertise in emergency and security services, maintenance and construction of facilities, personnel, finance, planning and administration. The charge for these services is 30% of the direct personnel and other operating costs incurred by the self-supporting airports. The Other Airports are credited with 86% of this charge. The balance is credited to the Direction and Administration activity.

3. Self-Supporting Airports Revolving Fund

1. Financial Summary by Airport

The self-supporting group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport and by category of airport (Figures 38 to 40).

Figure 38: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1985-86 Estimates (\$000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Halifax	7,890	16,736	(8,846)	7,464
Montreal/Dorval	36,476	43,685	(7,209)	7,416
Montreal/Mirabel	22,601	61,253	(38,652)	674
Toronto/Lester B. Pearson	95,433	81,425	14,008	7,047
Ottawa	12,203	19,740	(7,537)	26,035
Winnipeg	13,545	21,102	(7,557)	19,240
Calgary	30,106	34,832	(4,726)	9,772
Edmonton	15,793	19,604	(3,811)	4,472
Vancouver	44,357	38,890	5,467	10,966
Air Transportation Tax*	181,383	-	181,383	-
Total	459,787	337,267	122,520	93,086

Note: Methodology for allocating Air Transportation Tax is currently under review, see page 4-60.

**Figure 39: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial
Summary by Airport - 1984-85 Forecast (\$000)**

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Self-Supporting Airports				
Halifax	12,095	17,480	(5,385)	1,681
Montreal/Dorval	50,722	43,500	7,222	20,197
Montreal/Mirabel	23,870	59,700	(35,830)	2,470
Toronto/Lester B. Pearson	130,478	81,138	49,340	15,588
Ottawa	16,009	19,444	(3,435)	20,119
Winnipeg	17,876	22,709	(4,833)	5,268
Calgary	40,269	33,803	6,466	10,058
Edmonton	21,180	21,368	(188)	2,835
Vancouver	60,299	38,859	21,440	6,866
	372,798	338,001	34,797	85,082
Airports Transferred to Other Airports as of April 1, 1985				
Gander	2,463	14,109	(11,646)	3,010
Charlottetown	982	3,960	(2,978)	4,106
Fredericton	1,336	4,288	(2,952)	1,073
Moncton	1,579	7,504	(5,925)	1,133
Saint John	1,500	4,846	(3,346)	3,231
St. John's	3,685	8,034	(4,349)	4,346
Sydney	1,185	4,332	(3,147)	614
Quebec	4,718	10,693	(5,975)	1,612
London	1,810	5,144	(3,334)	2,486
Windsor	1,853	4,323	(2,470)	3,050
Regina	4,384	9,182	(4,798)	18,306
Saskatoon	4,426	7,134	(2,708)	1,467
Thunder Bay	2,972	5,793	(2,821)	5,405
Victoria	4,309	6,238	(1,929)	5,479
	37,202	95,580	(58,378)	55,318
Total	410,000	433,581	(23,581)	140,400

Figure 40: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1983-84 Actual (\$000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Self-Supporting Airports				
Halifax	11,605	15,341	(3,736)	5,034
Montreal/Dorval	48,542	41,229	7,313	6,114
Montreal/Mirabel	22,835	54,569	(31,734)	1,590
Toronto/Lester B. Pearson	124,693	76,159	48,534	15,008
Ottawa	15,326	18,198	(2,872)	7,554
Winnipeg	17,152	20,443	(3,291)	2,610
Calgary	38,606	31,014	7,592	2,171
Edmonton	20,317	18,527	1,790	4,179
Vancouver	57,529	36,465	21,064	4,876
	356,605	311,945	44,660	49,136
Airports Transferred to Other Airports as of April 1, 1985				
Gander	2,382	12,296	(9,914)	1,801
Charlottetown	949	3,233	(2,284)	6,855
Fredericton	1,284	4,049	(2,765)	1,146
Moncton	1,520	7,065	(5,545)	2,862
Saint John	1,445	4,307	(2,862)	2,014
St. John's	3,552	7,375	(3,823)	3,080
Sydney	1,144	3,946	(2,802)	2,278
Quebec	4,524	9,178	(4,654)	4,767
London	1,741	4,619	(2,878)	983
Windsor	1,779	3,723	(1,944)	590
Regina	4,212	6,334	(2,122)	9,337
Saskatoon	4,259	6,173	(1,914)	1,532
Thunder Bay	2,896	5,193	(2,297)	659
Victoria	4,134	5,440	(1,306)	850
	35,821	82,931	(47,110)	38,754
Total	392,426	394,876	(2,450)	87,890

2. Projected Use of Authority

The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17):

	<u>(\$000)</u>
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1985 . .	NIL
1985-86 Main Estimates (net cash required)	(94,390)
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1986 . .	94,390

Investment in Fixed Assets

Figure 41 presents a summary of the Program's investment in fixed assets at March 31, 1984 at replacement value.

Figure 41: Air Transportation Program Fixed Assets Excluding Land at March 31, 1984 (\$000)

	Replacement Value
Buildings	2,555,000
Support facilities and structures	5,056,000
Vehicles, furniture and equipment	251,000
Navigational and telecommunications equipment	2,310,000
Aircraft	289,000
Other assets	17,000
	10,478,000

Investment in fixed assets is shown at replacement value reflecting the cost of replacing current assets at 1984 dollars. Most of the investment in support facilities and structures consists of runways, taxiways and other airside surfaces at airports, and roads, bridges, ramps and parking areas. It also includes sewage and drainage, power and light, and heating and refrigeration systems. Other assets consist of developmental costs (including land acquisition costs) for expansion of facilities, the construction of which has not yet started plus miscellaneous other assets.

D. Cost Analysis

The Program's 1985-86 Estimates include all the revenues and most, but not all, of the expenditures that must be taken into account when the net operating cost is determined. Figure 42 provides an estimate of the net cost to operate the Program for 1985-86. It includes the following adjustments to its net financial requirements (Figure 1):

- the removal of capital expenditures; and
- the inclusion of services provided without charge by Public Works, Supply and Services, Treasury Board and other departments.
- the inclusion of the cost of accommodation provided without charge by this department.

Figure 42: Estimated Net Operating Cost of Program by Activity for 1985-86 (\$000)

	1985-86					1984-85
	Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Costs	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast Net Cost
Airports & Associated Ground Services Self-Supporting						
Airports	279,509		279,509	459,787	(180,278)	(39,000)
Other Airports	189,182		189,182	143,817	45,365	44,160
	468,691		468,691	603,604	(134,913)	5,160
Air Navigation Services	353,103		353,103	108,724	244,379	212,100
Regulatory Services	51,309		51,309	822	50,487	51,715
Aircraft Services	46,932		46,932	13,721	33,211	32,285
Direction and Administration	50,891	78,047	128,938	6,815	122,123	128,927
	970,926	78,047	1,048,973	733,686	315,287	430,187

This Figure makes no provision for certain other adjustments that should be made to arrive at an estimate of the Program's net cost. These adjustments are:

- an allowance for depreciation;
- inclusion of the effect of increases or decreases in accounts receivable and inventories; and
- certain accrued expenses.

The 1985-86 allowance for depreciation for the Program as a whole would amount to \$58 million (1984-85 \$63 million). However, records are not detailed enough to provide a breakdown by Activity. Information about inventories and accounts receivable, other than for self-Supporting Airports, is not available.

Figure 43: Services Provided Without Charge to the Air Transportation Program (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
by This Department			
Accommodation provided to the Air Transportation Program	54,185	53,840	50,709
by Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	13,869	14,524	13,833
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	1,293	2,486	2,378
Contributions to Canada and Quebec Pension Plan Accounts provided by Treasury Board	7,475	8,052	6,638
Employee Compensation Payment provided by the Department of Labour	1,225	1,225	876
Total services provided by other Departments	23,862	26,287	23,725
Total services provided to the Air Transportation Program	78,047	80,127	74,434

Surface Transportation Program
Expenditure Plan

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	5-7

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86	
1. Highlights	5-9
2. Financial Summary by Activity	5-10
B. Recent Performance	
1. Highlights	5-13
2. Review of 1983-84 Financial Performance	5-15
C. Background	
1. Introduction	5-16
2. Legal Mandate	5-16
3. Program Objective	5-17
4. Program Organization for Delivery	5-17
D. Planning Perspective	
1. Environment	5-18
2. New Initiatives	5-19
3. Update on Previously Reported Initiatives	5-20
4. Program Effectiveness	5-21

Section II Analysis by Activity

A. Urban Transport	5-25
B. Road Safety and Motor Vehicle Regulation	5-28
C. Highway Transport	5-33
D. Water Transport	5-37
E. Rail Freight Transport	5-45
F. Rail Passenger Transport	5-51
G. Direction and Administration	5-56

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	5-60
2. Personnel Expenditures	5-61
3. Capital Expenditures	5-63
4. Transfer Payments	5-64
B. Cost Analysis	5-66
C. 1983-84 Main Estimates: Comparison of Restated to Original Financial Plan by Activity	5-67

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested to spend \$1,002,269,000 to operate the Surface Transportation Program during the 1985-86 fiscal year. Existing statutes authorize the expenditure of an additional \$4,076,000.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimate
	<i>Surface Transportation Program</i>		
75	Operating expenditures	27,036	27,386
80	Grants and contributions	241,622	310,877
85	Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company	132,911	164,707
90	Payments to VIA Rail Canada Inc.	600,700	679,400
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	2,500	2,390
(S)	Contributions to employee benefit plans	1,576	1,498
	Appropriations not required		
-	Payments to Canadian National Railway Company and CN Marine Inc. for benefits provided to employees	.....	2,000
-	Payments for testing and evaluation of railways in Newfoundland	.....	2,000
	Total budgetary	1,006,345	1,190,258
	Non budgetary appropriation not required		
-	Payment for the acquisition of no par value stock of the Canadian National Railway Company of Canada	.....	13,226
	Total Program	1,006,345	1,203,484

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
	<i>Surface Transportation Program</i>	
75	Surface Transportation - Operating expenditures	27,036,000
80	Surface Transportation - The grants listed in the Estimates and contributions including: (a) payments to cover commitments made or approved prior to September 1, 1977 pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act and authority to make payments in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council under a program for urban transportation assistance, and pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act; (b) payments for purposes described in paragraphs 20(1) (a) and (b) and Subsection 20(6) of the Railway Relocation and Crossing Act, in respect of the construction, reconstruction and improvement of grade separations where recommended by the Canadian Transport Commission on or after September 1, 1977; and (c) payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1985 \$50 per month instead of \$20 per month as fixed by the said Act	241,622,000
85	Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty: (a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. - The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby - Saint John ferries and terminals, and (b) to pay the cost of rail/water and narrow gauge/standard interface, ferries and terminals	132,911,000
90	Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c) (i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the Company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c) (ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977	600,700,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates				Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital	Transfer payments		
Urban Transport	2	1,044	.....	15,945	16,989	16,690
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	136	12,147	1,972	247	14,366	13,932
Highway Transport	20	2,398	.....	59,544	61,942	64,452
Water Transport	26	135,103	461	30,581	166,145	211,493
Rail Freight Transport	31	3,332	.....	123,205	126,537	194,326
Rail Passenger Transport	25	602,756	.....	8,000	610,756	693,318
Direction and Administration	48	2,975	35	6,600	9,610	9,273
	288	759,755	2,468	244,122	1,006,345	1,203,484

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Total Use
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 60 - Surface Transportation-Operating expenditures	24,611,000	30,369,758	25,273,608
Vote 65 - Surface Transportation-The grants listed in the Estimates and contributions including:			
(a) payments to cover commitments made or approved prior to September 1, 1977 pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act and authority to make payments in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council under a program for urban transportation assistance, and pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act;			
(b) payments for purposes described in paragraphs 20(1)(a) and (b) and subsection 20(6) of the Railway Relocation and Crossing Act, in respect of the construction, reconstruction and improvement of grade separations where recommended by the Canadian Transport Commission on or after September 1, 1977; and			
(c) payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1983 \$50 per month instead of \$20 per month as fixed by the said Act	248,955,000	568,336,658	543,057,828
(Words as previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
Vote 70 - Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty:			
(a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. - The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby - Saint John ferries and terminals, and			
(b) to pay the cost of rail/water and narrow gauge/standard gauge interface, ferries and terminals	158,864,000	158,673,405	156,611,996
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
Vote 75 - Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts with Her Majesty for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation	650,000	1,160,000	643,435

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1983-84 (Cont'd)

	Main Estimates	Total Appropriations	Total Use
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 80 - Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the Company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977	755,400,000	763,979,115	611,112,900
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
Vote 85 - Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc., for the prescribed portion of the costs incurred by them for benefits provided to their adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services	2,000,000	2,000,000	958,200
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
Vote 90 - Payments to the Canadian National Railway Company (CNR) in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board to conduct a program of testing and evaluation of railway operations in Newfoundland consistent with the objectives of the Government of Canada and the with principles of the National Transportation Act and to reimburse CN, from the program, for wage and wage-related costs incurred by CN at the request of the Minister during the testing and evaluation period	21,000,000	21,000,000	12,810,400
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
Statutory - Payments to the Canadian Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal.	2,200,000	1,659,218	1,659,218
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	1,404,000	1,563,900	1,563,900
Statutory - Total authorized limit in accordance with Section 73 (2) of the Western Grain Transportation Act	-	177,000,000	141,993,000
	1,215,084,000	1,725,741,154	1,495,683,000
Non-Budgetary			
Vote L95 - To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company (CNR) and approved by the Governor in Council, in respect of the East Coast ferry and coastal services no par value shares in the capital stock of CNR which shares CNR shall issue	42,900,000	69,084,000	69,032,000
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
Total Program	1,257,984,000	1,794,825,154	1,564,715,000

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

The Surface Transportation Program has established these 1985-86 goals:

- to contribute to a reduction in roadway traffic casualties through a continuing cooperative effort with provincial road safety authorities. Federal efforts will focus on responsibilities for improving and enforcing motor vehicle safety standards, research to identify new safety measures, and public information (see pages 5-23 and 5-28);
- to contribute to a reduction in fuel consumption by administering the government/industry voluntary fuel economy program, which has a target of 8.6 L/(100 Km) for the 1986 passenger car fleet (see pages 5-24 and 5-28);
- to work with provinces and territories through the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) to develop and implement Phase I of regulatory reform in the trucking industry (see page 5-33);
- to provide financial assistance of \$59.5 million for Maritime provinces highway strengthening and improvement programs (see pages 5-20 and 5-33);
- to improve the efficiency and effectiveness of interprovincial ferries and to reduce costs per unit of output through the provision of new equipment and adjustment to administrative practices (see page 5-37);
- to reduce CN Marine Inc. operating costs by the provision of new, more efficient vessels (see pages 5-19 and 5-42);
- to improve the safe, efficient and competitive operation of the rail freight system throughout the country through revisions to railway transportation policies, regulations and selective financial assistance (see page 5-45);
- to review the Western Grain Transportation Act (see page 5-45);
- to provide a contribution of \$99.8 million for rehabilitation work on grain dependent Prairie Branch Lines (see page 5-45);

- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger program (see pages 5-19 and 5-51);
- to restore specific rail passenger services (see pages 5-19 and 5-51);
- to continue to fund a comprehensive capital program for VIA Rail to increase efficiencies in operation and improve the quality of service (see pages 5-19 and 5-51);
- to undertake a comprehensive audit of VIA Rail to ensure the program is being delivered economically, efficiently and effectively (see pages 5-19 and 5-51);
- to contribute to reducing accidents at level crossings through participation in a public information program as well as financial assistance under the Railway Relocation and Crossing Act (see pages 5-24 and 5-25);
- to develop a more structured approach to the transportation needs of the disabled in the surface modes (see page 5-25); and
- to undertake the development of a new program for urban transportation (see page 5-25).

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$'000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change	For Details See Page
Budgetary				
Urban Transport	16,989	19,825	(2,836)	5-25
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,366	14,681	(315)	5-28
Highway Transport	61,942	85,174	(23,232)	5-33
Water Transport	166,145	203,174	(37,029)	5-37
Rail Freight Transport	126,537	361,574	(235,037)	5-45
Rail Passenger Transport	610,756	575,588	35,168	5-51
Direction and Administration	9,610	11,602	(1,992)	5-56
	1,006,345	1,271,618	(265,273)	
Non-Budgetary				
Water Transport Investment in CNR	-	6,100	(6,100)	5-44
	1,006,345	1,277,718	(271,373)	
Authorized person-years	288	295	(7)	

5-10 (Surface Transportation)

Explanation of Change The 1985-86 estimated expenditures of \$1.006 billion represent a net decrease of \$271.4 million or 21% below the 1984-85 forecast. Major items accounting for the change include:

	Increase (Decrease) (\$ million)
• decrease in highway expenditures due to the completion of these projects in 1985-86 (\$19.7 million); completion of Newfoundland Highway Strengthening Program in 1984-85 (\$7.4 million) (Highway Transport);	(27.1)
• reduced requirement due to CN Marine Inc. becoming a separate crown corporation thereby eliminating a profit allowance and a dividend payment to CN Marine Inc. (\$21.5); selective increased cost recovery and operating efficiencies arising from restructuring the coastal Newfoundland, Gulf and Bay of Fundy services (\$16.1 million) (Water Transport);	(37.6)
• Hopper Car purchases made in 1984-85 (\$164.7 million), reprofiling of contributions to the railways for Prairie Branch Line Rehabilitation (\$33.1 million), Western Grain Transportation Act payments not required for 1985-86 (\$29.3 million) (Rail Freight Transport);	(227.1)
• the increased expenditures in 1985-86 arise because forecasted expenditures for 1984-85 are approximately \$104 million less than original estimates due to the elimination of depreciation and advanced payments. Reference levels for VIA in 1985-86 are \$600.7 million some \$80 million less than 1984-85 (Rail Passenger Transport; and	32.0
• reduction in drawdown requirement by CN Marine for the acquisition of capital assets (Water Transport) (Non-Budgetary)	(6.1)

Explanation of 1984-85 Forecast: The 1984-85 forecast is \$75.0 million or 6% higher than the 1984-85 Main Estimates of \$1.203 billion. The difference of \$75.0 million reflects the following major offsetting items:

	Increase (Decrease) (\$ million)
• Payments in support of the Urban Transportation Assistance Program (\$6.5 million) (Urban Transport);	6.5
• Increase in special government program for Highway Projects for 1984-85 due to delays in engineering and planning in 1983-84 (\$12.7 million); N.B. Highway Program - ERDA initiated in 1984-85 for which no funding was included in 1984-85 Main Estimates (\$7.1 million) (Highway Transport);	19.8

Increase (Decrease)
(\$ million)

- Contributions to the railways for Prairie Branch Line rehabilitation (\$61.5 million); purchases of Hopper Cars (\$68.8 million); payments under the Western Grain Transportation Act for which no funding included in 1984-85 Main Estimates (\$29.3 million) (Rail Freight Transport); and
- Decrease in VIA Rail payments due to decrease of VIA internal working capital (\$110.7 million) (Rail Passenger Transport).

159.6

(110.7)

Figure 2: Gross Expenditures by Activity (Percentage Distribution) 1985-86

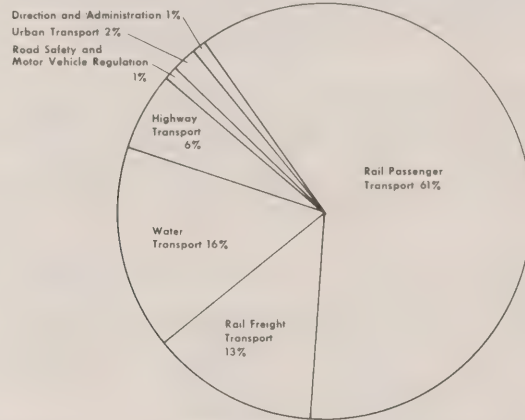
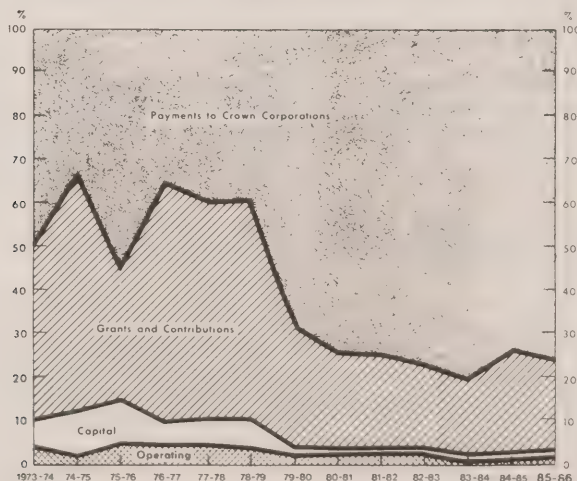


Figure 3: Gross Expenditures by Expense Category (Percentage Distribution)



B. Recent Performance

1. Highlights

The following activities reflect the major accomplishments of the Surface Administration during 1984-85. In all but three cases these initiatives were an integral part of the goals established at the beginning of the fiscal year. The three exceptions were the decisions on making CN Marine Inc. a crown corporation, the review of VIA Rail by the Rail Passenger Action Force and the implementation of certain program adjustments.

- new motor vehicle safety standards were developed for, among others, child seating, more effective rearbrake lights, and aerodynamic headlights for fuel economy purposes;
- in 1984, the road fatalities are estimated to be 4,113 a reduction of 2.4% from 1983;
- under the Primary Highway Strengthening/Improvement Program, a special government program for highway improvements, and Transportation Subsidiary Agreements under the overall Economic and Regional Development Agreements to support cost-shared programs of road construction and upgrading activities on provincial highways, secondary roads and access roads will amount to \$31.5 million, \$42.6 million and \$8.6 million respectively;
- agreement in principle was reached between federal and provincial ministers to substantially reform economic and administrative regulation of the trucking industry;
- implementation of the demonstration project for accessibility of handicapped travellers to the Roadcruiser bus in Newfoundland as well as a demonstration project of special transportation services for seniors;
- work was begun on setting CN Marine Inc. up as a separate Crown Corporation reporting directly to the Minister of Transport as well as making a number of adjustments to the east coast ferry services and fares. In accordance with the Auditor General's recommendations, Water Transportation Assistance Directorate initiated a pre-negotiation audit of CN Marine Inc. to improve contract negotiations;

- a \$571.4 million Prairie Branch Line Rehabilitation program was approved. This amount includes an Improvement Reserve to help finance the costs of rail and non-rail improvements to the grain transportation system. As well the Senior Grain Transportation Committee was established to advise the Minister on matters relating to the transportation and handling of grain;
- a method of Payment Inquiry in respect of grain transportation was initiated with a final report to be available March 31, 1985; and
- a Rail Passenger Action Force was set up to implement a new national rail passenger plan which encompasses long term capital investment and the restoration of services. As well, the group has a mandate to direct a comprehensive audit of VIA Rail, to clarify and rationalize the costing charges imposed by CN and CP and assist in the preparation of new rail passenger legislation

Highlights of the Program's performance during 1983-84 are:

- the traffic fatality rate was 2.3 fatalities per 100 million vehicle kilometres, which was the original target for the 1979-1983 cooperative road safety program;
- fuel consumption for 1984 model-year cars sold in Canada averaged 8.4 L/(100 Km), which exceeded the goal of 8.7 L/(100 Km);
- Transport Canada made contributions of \$68.8 million to the four Provinces of the Atlantic Region under the Federal/Provincial Primary Highway/Strengthening Agreement and a special government program to support cost-shared programs of highway construction and upgrading projects;
- contributions totalling \$48.59 million were made under the Urban Transportation Assistance Program, see page 5-26 for more detail on type of projects; and
- the Tripartite agreement with CNR and CN Marine Inc. was renegotiated towards the end of 1983-84, except for the Return Equity issue which was extended at the current rate for 1 year only. A comprehensive audit of CN Marine Inc. was completed by a private consulting firm for the Department.

2. Review of 1983-84 Financial Performance

Figure 4: Financial Requirements by Activity (\$000)

	Actual 1983-84	Main Estimates* 1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Urban Transport	59,813	61,943	(2,130)
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,104	11,661	1,443
Highway Transport	70,012	43,664	26,348
Water Transport	189,824	191,635	(1,811)
Rail Freight Transport	539,384	139,565	399,819
Rail Passenger Transport	612,624	757,173	(144,549)
Direction and Administration	10,923	9,443	1,480
	1,495,684	1,215,084	280,600
Non-Budgetary			
Water Transport Investments in CNR	69,032	42,900	26,132
	1,564,716	1,257,984	306,743
Person-Years	309	300	9

* The Main Estimates activity figures have been restated to conform with the revised activity structure implemented in 1984-85. For further details see Section III page 5-67.

The difference between actual expenditures and the Main Estimates results mainly from the following major items:

	Increase (Decrease) (\$ millions)
• a special government program was initiated for rail relocation and urban improvements (Urban Transport);	6.9
• a special government program was initiated for highway improvements in New Brunswick (\$6.1 million) and Newfoundland (\$7.4 million) (Highway Transport);	13.5
• payments to railways resulting from the implementation of the Western Grain Transportation Act (\$324.6 million), hopper car purchases (\$88.2 million) decrease in Newfoundland Testing and Evaluation and Employee Assistance Program (\$9.2 million) (Rail Freight Transport);	403.2
• the resolution of issues affecting VIA Rail's 1983 operating budget as well as reductions in railway charges decreased government funding requirements (Rail Passenger Transport); and	(148.1)
• CNR Share purchases exceeded original projections because of an acceleration in payments for the construction of the new M.V. Caribou.	26.1

C. Background

1. Introduction

The Surface Transportation Program discharges the federal government's responsibilities for urban, highway, ferry, rail freight and rail passenger transportation and for road safety and motor vehicle regulation. Because of the pervasive influence of transportation on the economy, there is considerable liaison with provincial governments and other federal government departments, such as the Departments of Energy, Mines and Resources, Environment and Public Works, which have particular transportation responsibilities. Crown corporations (CN, VIA Rail and CN Marine Inc.) play a crucial role in providing surface transportation services. As well, the operations and funding of this Program are significantly affected by the economic and technical regulation of surface transportation by the Canadian Transport Commission.

The Program has regulatory responsibilities only in motor vehicle and tire safety, exhaust emissions and fuel consumption. Its single major operations facility is the motor vehicle test centre at Blainville, Quebec. The Surface Program has a minor capital responsibility arising from the ownership of four ferry terminals and four ships. Rather than operate facilities and provide services directly, it contracts for certain transportation services (e.g. rail passenger, ferry and coastal shipping) and makes contributions for the transportation of grain by rail, improvements to highway networks, and safer railway crossings.

Because the Federal Government has delegated a large part of its responsibility over extra-provincial trucking and bus undertakings to provincial regulatory agencies, the Surface Administration has only a small group co-ordinating federal and provincial policy in this area. The provinces bear all other operating and administrative costs.

2. Legal Mandate

The principal acts governing the Program's undertakings are the National Transportation Act (Parts III and IV), the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act, the Motor Vehicle Transport Act, the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act and the Railway Relocation and Crossing Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, CN Marine Inc., VIA Rail and the Surface Administration.

3. Program Objective

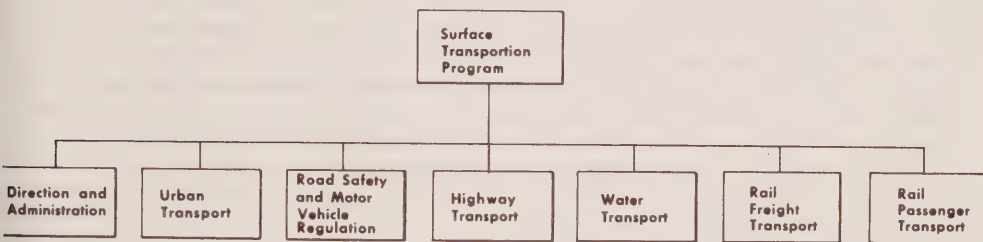
The Surface Transportation Program attends to the development and operation of a safe and efficient national surface transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and operates specific elements of this system.

In addition, the Program has sub-objectives which address, in more detail, safety, efficiency, equity and accessibility in the transportation system and which support the federal government's social and economic objectives.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure which came into effect on April 1, 1984 is used to present the financial plan for 1985-86, along with the financial forecasts for 1984-85, and to report on actual financial performance for 1983-84. As a result, the 1983-84 financial plan as originally presented in that year's Main Estimates has been restated in terms of the new activity structure. (Figure 52, page 5-67, provides a comparison of the restated to the original break-out of the 1983-84 Main Estimates financial plan by activity.)

Figure 5: Activity Structure



Organization Structure: Each activity is the responsibility of a single Director General. Each Director General reports to the Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, who in turn reports to the Deputy Minister of Transport.

D. Planning Perspective

1. Environment

For surface transportation, a wide range of policy decision and financing options have traditionally been available to government both to achieve its transportation objectives and to accommodate, at times competing, public demands.

This latter point is exemplified by a general desire for more moderate government in a climate where there is demand for a transportation system which provides services to all regions of Canada, provides a choice of modes, with modern equipment and facilities, and is also reliable and relatively affordable. The challenge will be to balance these demands with the ability to provide such a transportation system within government and industry fiscal capacities.

Although there has been reduced traffic growth in surface modes, there is persistent pressure on the system for improved rail passenger and ferry passenger services; two parts of the system which are largely funded by the federal government. The movement of grain, coal and other commodities has and will continue to require the investment in transportation infrastructure for Canada's economic performance to improve.

The Surface Program has grown significantly over the past 10 years in response to specific modal and regional problems. Major contributors to the growth in expenditures have been the rail passenger program (following the transfer of responsibility for administering rail passenger subsidies from the Canadian Transport Commission to Transport Canada), the increased costs to provide ferry services in Eastern Canada and assistance for the construction of highways. The Program experienced further temporary growth in 1983-84 and 1984-85 due to transitional arrangements related to interim payments to CNR and CPR for losses incurred in the transportation of grain. Subject to major changes in policy direction, overall program expenditures should decline over the next few years and then level off.

Given generally limited fiscal flexibility, the best avenues to pursue transportation efficiency improvements will continue to be the selective introduction of changes to the transportation system, the identification and implementation of productivity measures and the introduction of new technology.

Continued public awareness of safety-related issues have led the provinces, industry, road safety associations and consumer groups to rely heavily on the federal government as the necessary catalyst to undertake and coordinate national safety initiatives. Road traffic casualties will likely continue at present levels for the next one to two years.

Pressure to improve the efficiency and productivity of surface transportation plus regulatory reform initiatives in the United States have led Canada to consider its own regulatory structure. Provincial transport ministers and the Federal minister have agreed in principle to a program of economic and administrative reform in Canada for the trucking industry. A review of the impact of railway deregulation will also require continued attention over the next few years.

2. New Initiatives

VIA Rail: Efforts are focussing on the following major initiatives:

- legislation is to be developed and enacted to provide an appropriate and effective framework for the delivery of rail passenger services in Canada;
- a comprehensive management, operational, and financial evaluation of the Rail Passenger Program is being carried out to ensure it is being delivered in the most cost-effective and efficient manner;
- a review of operating railway charges to VIA Rail for services rendered and facilities used is being conducted with the aim of establishing a fair and reasonable basis of compensation;
- VIA's fleet is to be upgraded to modern cost-efficient standards though the purchase of new equipment; and
- service improvements across Canada were approved to go into effect in 1985. They include restoration of the "Atlantic" eastern transcontinental train service (Montreal to Halifax via Sherbrooke and Saint John, N.B.), restoration of the Super Continental service (Winnipeg, Edmonton, Vancouver), the Canadian Service (Montreal, Ottawa, Sudbury) and three regional services, (the Montreal to Sherbrooke service, the Mont Joli to Montreal service and the Toronto - Peterborough - Havelock service).

N Marine Inc.: In order to increase the efficiency in the Gulf and Newfoundland coastal services, new vessels will be acquired which will reduce operating costs while maintaining the effectiveness of these services.

Economic and Regional Development Agreements: Subsidiary agreements on Transportation Development containing specific highway and road construction and upgrading programs were executed during 1984/85 with the province of Prince Edward Island and New Brunswick. These programs of road construction activities cover a five-year period terminating on March 31, 1989 with federal contributions amounting to \$16.4 million in P.E.I. and \$63.4 million in N.B.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Special Government Program: Approximately \$34.2 million is expected to be spent in 1985-86 on this program. Major program expenditures relate to highway construction projects, grade separation projects, and VIA Rail station improvements.

Figure 6: Expenditures on Projects by Activity (\$000)

	1983-84	1984-85	1985-86	Total
	\$	\$	\$	\$
Urban Transportation	7,650	11,065	2,194	20,909
Highway Transport	13,744	42,633	22,944	79,321
Rail Freight Transport	292	-	-	292
Rail Passenger Transport	3,907	20,693	9,152	33,752
	25,593	74,391	34,290	134,274

Grain Transportation: Approval was received for additional program funding for the Branchline Rehabilitation Program, the establishment of the System Improvement Reserve and hopper car purchases. A three-year (1986-87 to 1988-89) \$51.3 million System Improvement Reserve was established to help finance both rail and non-rail projects associated with the grain transportation system. In 1984-85, 2,460 hopper cars were purchased at a cost of \$161.0 million.

As well, the Grain Transportation Agency and the Senior Grain Transportation Committee were established in 1984-85 to carry out their responsibilities under the Act. A Commission of Inquiry has been created to review the method of payment issue and submit recommendations to the Minister by March 31, 1985.

Rail Passenger Transport: Due to the decision of the government to implement a national rail passenger plan a revised capital investment program has been developed. The maintenance facility under construction at Toronto will be completed in 1985. The modernization of VIA Rail's fleet is considered to be a high priority due to the age of the majority of VIA Rail's fleet and the direct impact equipment has on the public. Delivery of the second order of ten LRC train sets was completed in 1984.

Upgrading of infrastructure, mainly between Toronto and Ottawa, planned for 1984 at a forecasted cost of \$27.6 million has been completed. VIA's efforts to improve productivity and cost-efficiency are continuing. In 1984, lower than anticipated earnings, mainly the result of a depressed travel market, were offset partly as a result of improved productivity and improved equipment utilization and maintenance practices.

Water Transport: Renegotiation of the Tripartite Agreement with CN Marine Inc. and CNR was completed toward the end of fiscal year 1983-84. With the decision to make CN Marine Inc. a separate Crown Corporation some further revisions to the Agreement will be required to reflect the new financial and management arrangements.

Regulatory Reform in Trucking: Transport Canada in collaboration with provincial and territorial transportation ministries and agencies, will continue toward development and implementation of reformed economic and administrative regulation for the trucking industry.

• Program Effectiveness

General: The federal government pursues its stated objectives for surface transportation mainly through the Program expenditures. This role is complicated because surface transportation includes three quite dissimilar modes of transport (railway, ferry and highway) and the federal government's jurisdiction varies within these three modes. Rail and interprovincial ferries are largely under federal jurisdiction, but the highway mode is primarily the responsibility of provincial governments.

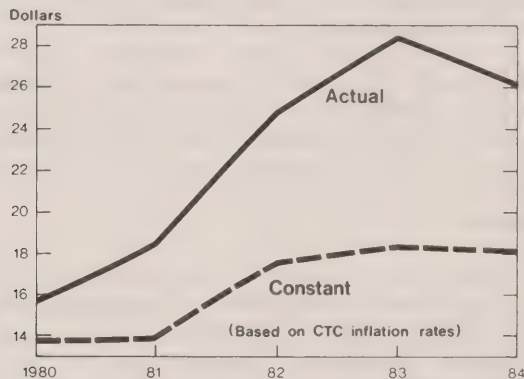
Because there are split jurisdictions and several non-quantifiable objectives, there are no comprehensive indicators of the extent to which the Program is "attending to the provision of a safe and efficient national surface transportation system". But there are specific measures of efficiency and safety for the major undertakings of the Surface Program, and together these can be used as a proxy for assessing the Program's overall effectiveness. These are presented in Figures 7 to 11, together with brief comments and references to greater detail in Section II, Analysis by Activity.

The Program meets its stated objectives in close cooperation with various other federal groups, with Crown Corporations, with other levels of government, and with industry. Thus changes in any of these measures of achievement cannot be attributed solely to the performance of the Program.

Efficiency: Two important indicators of the progress towards greater efficiency are the level of subsidies for rail passenger and ferry services.

Rail Passenger Program: One measure is the average level of federal operating subsidy per revenue passenger kilometre. This must be qualified because rail passenger services include a mixed service, from the relatively efficient inter-city services to those provided for access to remote areas. The latter are very poor financial performers but are provided to meet the basic transportation needs of the areas served.

Figure 7: Average Operating Subsidy per Revenue Passenger Kilometre

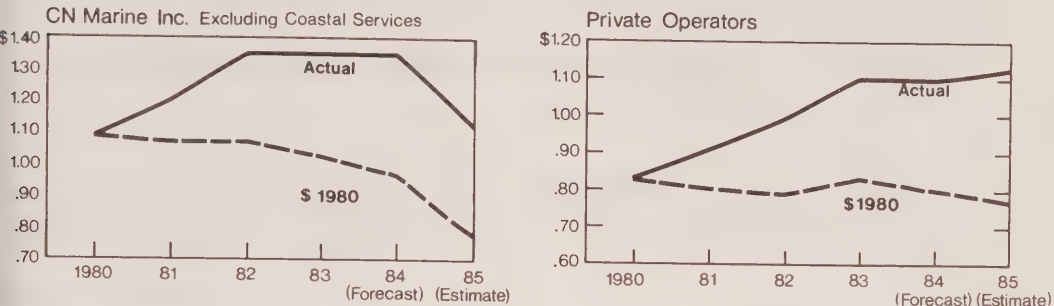


*A revenue passenger kilometre is defined as "the movement of a paying passenger the distance of one kilometre".

Ferry Subsidies: Figure 8 shows the trend in average operating subsidy payments for all ferry services to which the Surface Transportation Program contributes. Again, the need to improve access to remote communities and promote economic development must be taken into account. More details are provided on page 5-37.

The federal government meets its constitutional commitments to Prince Edward Island and Newfoundland through CN Marine Inc. The company also runs two services across the Bay of Fundy on behalf of the federal government. Factors such as the scope of operation, the type of ships required, the operating environment and the level of service requested by government limit the value of comparisons with other operators.

Figure 8: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered

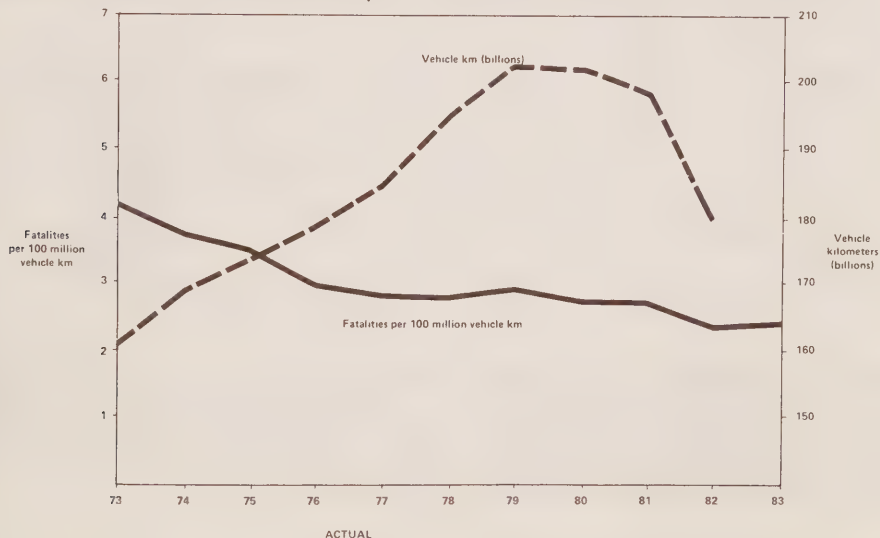


Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto-equivalent units X # of trips per vessel X crossing length in nautical miles.

Safety: The Program's major areas of emphasis are on motor vehicle and railway crossing safety.

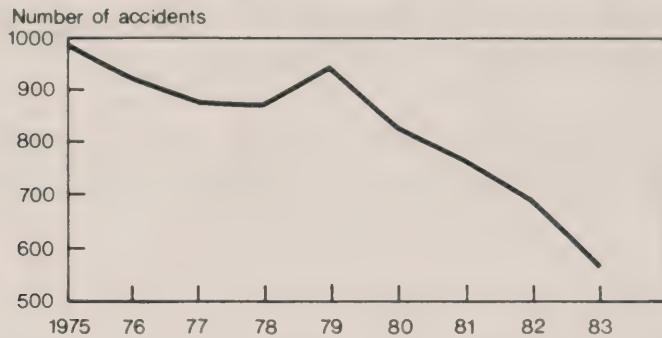
Motor Vehicle Safety: The Program has been participating with provincial governments and the automobile industry in complementary programs to reduce the road fatality rate. Figure 9 summarizes actual achievement and targets for this effort; more details are provided on page 5-30. Traffic fatality reductions were likely influenced by economic conditions as well as federal and provincial safety efforts to increase seat belt and child restraint use, improve motor vehicle safety, and increased enforcement of traffic offenses.

Figure 9: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres



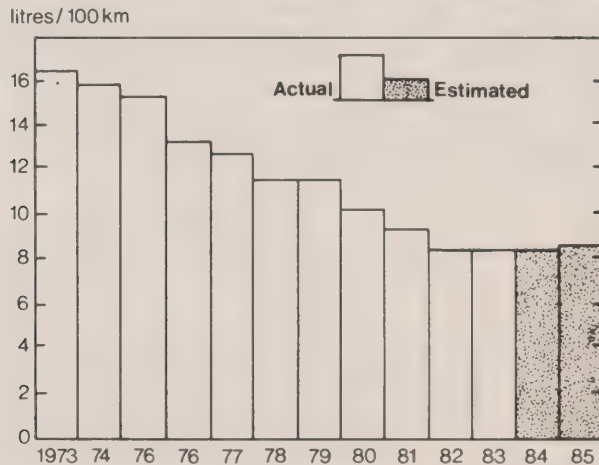
Railway Crossings: The Program contributes to the reduction of railway crossing accidents by providing financial assistance to the construction of grade separations. Details are on page 5-27.

Figure 10: Railway Crossing Accidents in Canada, 1975-1983



Fuel Consumption: The Program contributes to reducing the fuel consumption of motor vehicles by establishing and carefully monitoring voluntary fuel economy standards for new cars sold in Canada and by undertaking energy-related highway and motor vehicle R&D with industry and the provinces. Recent performance and future targets are presented in Figure 11 and explained in more detail on page 5-31.

Figure 11: Average Fuel Consumption of New Vehicle Sales (L/100 Km)



Vehicle Emissions: The federal government program of vehicle exhaust emission standards and enforcement continues to reduce fleet-average emission levels as new vehicles replace old ones. Overall levels of emissions are estimated to have decreased 25 to 30% since 1973. Additional information is provided on page 5-31.

Section II Analysis by Activity

A. Urban Transport

Objective

To improve the efficiency of the urban transportation system; to improve the standards of urban environmental quality and land use efficiency, to conserve energy, and to improve safety at railway crossings.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 2% of the total 1985-86 Program expenditures and 1% of the total person-years. Approximately 98% of the funds for this activity are contributions.

Figure 12: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Expenditures for:						
Urban Transportation						
Assistance	750	-	6,536	-	48,596	-
Railway Relocations and Crossings	15,634	-	12,625	-	10,965	-
Tramway Transportation						
Demonstration Project	311	-	262	-	-	-
Policy and Administration	294	2	402	4	252	6
	16,989	2	19,825	4	59,813	6

1983-84 Financial Performance: There were no significant changes between actual and planned financial requirements.

Figure 13: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Expenditures for:						
Urban Transportation						
Assistance	48,596	-	55,400	-	(6,804)	-
Railway Relocations and Crossings	10,965	-	6,070	-	4,895	-
Policy and Administration	252	6	473	6	(221)	-
	59,813	6	61,943	6	(2,130)	-

Explanation of Change: Decrease in Urban Transportation Assistance was due to slower than anticipated implementation. Increase was due to a special government program for the Railway Relocations and Crossings in Ontario.

Description

Urban transportation is primarily a provincial and municipal government responsibility. Financial support from the federal government is provided for Railway Relocation and Crossing Act projects and the Urban Transportation Assistance Program (UTAP). The current UTAP will be completed on March 31, 1985.

Performance Information/Resource Justification

Urban Transportation Assistance Program: Under the current program, which expires March 31, 1985, some 207 projects were carried out. Federal contributions to these projects totalled \$228.2 million.

Figure 14: Breakdown of Urban Transportation Assistance Program Projects

Type of Project	Number	UTAP Contribution (\$ millions)
Urban Transportation Projects	73	21.8
Commuter Rail Projects	1	29.9
Surface Metro Projects	1	2.9
Rail Relocation Studies	7	0.4
Rail Relocations	1	3.0
Rail Grade Separations	124	170.2
	207	228.2

The urban projects have consisted of bus purchases, improvements to maintenance facilities, bus shelters and radio communications systems for existing transit systems, as well as the buy-out of private companies to form a public system and even the establishment of a complete transit system (transit study, purchase of buses, construction of a storage facility, bus shelters and signs, a bus terminal and radio communication system). Special vehicles for the handicapped have been purchased, pedestrian walkways built and traffic or transportation studies have been carried out. A large project for the upgrading of the commuter rail facilities in Montreal required a UTAP contribution of \$30 million.

Funding was also begun in June 1984 for a two-part demonstration project of special transportation services for senior citizens in the Winnipeg, Manitoba to be carried out over two years (1984-85 and 1985-86). The demonstration is intended to test door-to-door services in a densely populated urban milieu and a fixed-route service in a suburban setting. Each component will be testing and evaluating the suitability of a specially designed "kneeling" bus intended for the use of the transportation of the disabled.

Railway Relocations and Crossings: Figure 15 details funding by type of project. Operation Lifesaver is a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

Figure 15: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Regina Railway Relocation	5,560	160	1,080
Railway Relocation and Crossing Act Projects	9,974	12,365	8,511
Operation Lifesaver	100	100	75
Port Colborne - (SCI)	-	-	1,300
	15,634	12,625	10,966

The Regina Relocation Project has a total federal commitment of \$23.75 million, of which \$3 million has been provided under the Urban Transportation Assistance Program.

In grade separation projects, the removal of hazardous road/rail level crossings invariably results in improved safety. The total number of accidents at level crossings in 1974 was 1,074 with 114 fatalities while in 1983 there were 563 accidents with 57 fatalities. The number of injuries in the period went from 664 to 265. Further decreases are expected in all categories for the 1984 calendar year despite a 25% increase in motor vehicle registration since 1975. Reduced fatality rates at railway crossings are not solely attributed to grade separations improvements but are a result of other federal and provincial road safety programs as well.

B. Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to the reduction of deaths, injuries and property damage resulting from motor vehicle use through improved safety of motor vehicles; to contribute to a reduction in health impairment by reducing exhaust emission levels of new motor vehicles; and to contribute to energy conservation by reducing the average fuel consumption of new motor vehicles.

Specific related goals and initiatives are:

- to contribute to achieving fewer road fatalities during the period 1984-1988 than in 1979-1983, through improved vehicle safety standards, increased safety information for the public, and cooperative programs with provincial governments to increase seat belt use and reduce impaired driving;
- to ensure new vehicles comply with the 1986 fuel consumption objective of 8.6 L/100 km, and to inform the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market; and
- to ensure new motor vehicles built in 1985 do not exceed existing vehicle emissions standards (hydrocarbons (2.0 grams/mile), carbon monoxide (25.0 grams/mile) and oxides of nitrogen (3.1 grams/mile)).

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of the total 1985-86 Program expenditures and 47% of the total person-years.

Figure 16: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,366	136	14,681	138	13,104	140

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre and also from the disposition of capital acquisitions, such as vehicles, after testing is completed. This revenue, estimated at \$.3 million in 1985-86, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1983-84 Financial Performance: No significant changes between 1983-84 planned and actual financial performance occurred. Increases were due to increased workload necessary to ensure satisfactory enforcement of the Motor Vehicle Safety and Tire Safety Acts, and to develop proposed Fuel Consumption Standards for Post-1985. An additional three person-years were used for the Summer Canada Program.

Figure 17: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,104	140	11,661	131	1,443	9

Description

Although provincial governments have responsibility for the construction and operation of road systems, the federal government retains responsibility for the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

- road safety research and safety standards for new motor vehicles and parts;
- fuel consumption; and
- vehicle emissions.

These responsibilities are administered by the following elements of the Road Safety and Motor Vehicle Directorate:

Organizational Element	Responsibilities
Traffic Safety Standards and Research	data bases and related national statistics; research; standards.
Vehicle Safety and Energy Operations	compliance with standards and provisions of the fuel economy program; public complaints of alleged defects and correction by manufacturers/importers.
Motor Vehicle Test Centre	vehicle test programs; outside client and industry programs for motor vehicle improvements.
Planning and Regional Operations	accident investigations; development and dissemination of technical information.

Performance Information/Resource Justification

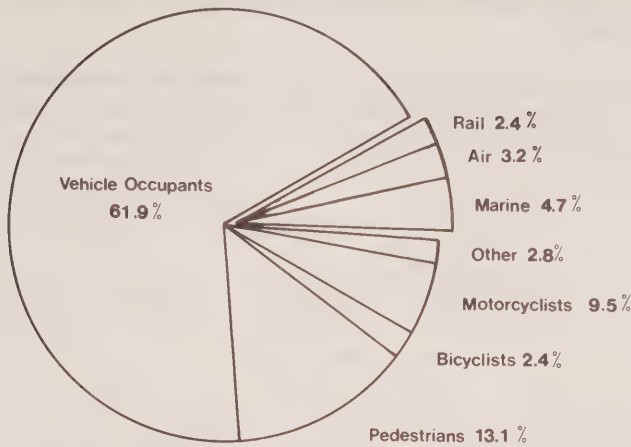
Road Safety: Research and standards development activities will continue to focus on improving motor vehicle safety, with particular emphasis on occupant restraints, braking, vehicle lighting, and transportation for the disabled. Industry compliance with safety standards will require testing of approximately 100 vehicles (at the Motor Vehicle Test Centre) and 2,500 components, technical audits of 700 manufacturers/importers, investigation of 1,500 public complaints, and monitoring of recall campaigns. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities. Technical information on road and motor vehicle safety, fuel economy and emissions will be provided to Canadians.

Capital resources will be used to purchase vehicles used for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

A contribution of \$147,000 will be made to the Roads and Transportation Association of Canada. This non-profit association of voluntary members (federal/provincial/municipal governments, carriers, manufacturers, consultants, etc.) deals with policy, economic and technical issues for all modes of transportation. Also, contributions for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

As a result of Transport Canada's road safety programs, complementary provincial/territorial programs and industry efforts, Canada's road fatality rate was reduced by 45% from 1974 to 1984, primarily through improved motor vehicle safety, identification of cost-effective safety measures subsequently implemented by other levels of government, and public information. Efforts will continue to improve motor vehicle safety and cooperate with provincial governments to forestall anticipated increases in traffic fatalities. As shown in Figure 18, the road system is still the scene of 90% of all transportation accidents.

Figure 18: Fatality Percentage by Mode of Transportation



Based on Approximations for 1983

Fuel Consumption: Canada now consumes about 3.2 million terajoules of petroleum annually. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. In January, 1976 the government announced an economy program directed primarily at privately operated passenger vehicles. Manufacturers agreed to voluntarily comply with this program. To define this program and monitor compliance by industry, the Surface Program has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analysed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 19, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973. To ensure the continuing improvement in motor vehicle fuel efficiency, Parliament passed the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act in 1982. Additional resources of \$225,000 and three person-years have been approved for 1985-86 to evaluate and develop proposed fuel consumption standards for the post-1985 period, establish improved data systems and draft supporting regulations.

Vehicle Emissions: Closely associated with efficient fuel consumption is the desired level of emissions produced by fuel-efficient vehicles. Standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources, and other North American engineering and energy organizations. Vehicles are purchased each year - the number and variety depend on the degree of technological change - and they are tested against current consumption and/or emission standards. Socio-economic impact analyses are being conducted jointly with the Department of the Environment for the review of the adequacy of exhaust emission standards for the post-1985 period.

Figure 20 shows the predicted rates of harmful emissions. This reflects the replacement of older vehicles with newer vehicles meeting current standards.

Figure 19: New Car Fleet Fuel Consumption Averages

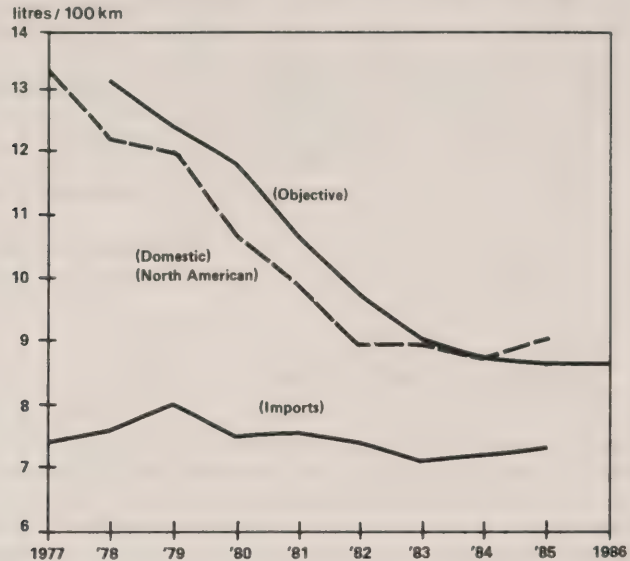
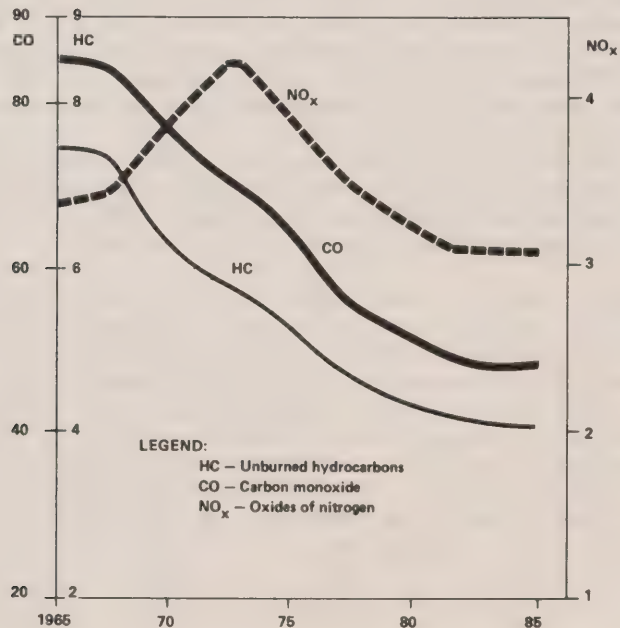


Figure 20: Predicted Average Automobile Emission Rates



C. Highway Transport

Objective

To promote the safe and efficient flow of people and goods by motor vehicles across provincial and international boundaries and to ensure the adequate provision and maintenance of a continuous highway network in Canada, nationally and regionally.

Specific related goals and initiatives are:

- to continue efforts with the provinces and industry to reduce or remove unnecessary motor carrier regulations in a uniform manner;
- to monitor and improve the compatibility between U.S./Canada trucking regulatory regimes;
- to administer the Federal/Provincial Primary Highway Strengthening/Improvement Program (Phase II) in the Atlantic Region where, in 1985-86, contributions of \$23.0 million will be made to support upgrading of links of the national primary highway network. Over the course of this five-year, cost-shared program, Federal contributions will total \$120.0 million;
- to administer \$23.0 million that will be spent in providing assistance in Newfoundland and New Brunswick for road construction and improvement on selected highway and secondary roads under a special government program. Total federal contributions to support this three-year, cost-shared program will amount to \$79.0 million;
- to manage and co-ordinate a three-year demonstration project on transportation of disabled travellers by Roadcruiser in Newfoundland; and
- to administer, during 1985/86, the federal contribution of \$13.6 million to support the Highway Transportation element of the Transportation Subsidiary Agreements negotiated under the Economic and Regional Development Agreement with Prince Edward Island and New Brunswick. Total federal contribution to this five-year, cost-shared program of road construction and improvement activities on provincial highways, secondary roads and access roads will amount to \$79.8 million.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 6% of the total 1985-86 Program expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 21: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	23,000	-	24,112	-	17,800	-
Phase II of Newfoundland Program	-	-	7,355	-	16,545	-
General Development Agreements (DREE)	-	-	-	-	20,140	-
Special Highway Program -						
Newfoundland	5,504	-	22,153	-	7,356	-
New Brunswick	17,440	-	20,480	-	6,088	-
Terra Transport - Bus Station	-	-	-	-	300	-
	45,944	-	74,100	-	68,229	-
Economic & Regional Development -						
Prince Edward Island	2,000	-	1,500	-	-	-
New Brunswick	11,600	-	7,050	-	-	-
	59,544	-	82,650	-	68,229	-
Policy and Administration	2,398	20	2,524	21	1,783	2
	61,942	20	85,174	21	70,012	2

1983-84 Financial Performance: Figure 22 summarizes the major changes financial requirements that occurred in 1983-84.

Figure 22: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	17,800	-	18,000	-	(200)	-
Phase II of Newfoundland Program	16,545	-	15,540	-	1,005	-
General Development Agreements (DREE)	20,140	-	8,577	-	11,563	-
	54,485	-	42,117	-	12,368	-
Special Highway Program -						
Newfoundland	7,356	-	-	-	7,356	-
New Brunswick	6,088	-	-	-	6,088	-
Terra Transport - Bus Station	300	-	-	-	300	-
	68,229	-	42,117	-	26,112	-
Policy and Administration	1,783	21	1,547	22	236	(1)
	70,012	21	43,664	22	26,348	(1)

Explanation of Change: The change is due to the following major program additions approved in 1983-84 Supplementary Estimates:

- payments to the Province of Newfoundland under the Primary Highway Strengthening/Improvement Agreement;
- transfer of the Highway funding program under General Development Agreements with the provinces from the Department of Regional Economic Expansion to Transport Canada (\$13.1 million). Final payments under these programs were made in 1983-84; and
- highway funding programs under a special government program amounting to \$13.7 million for road construction and improvement projects on selected highway and secondary roads.

Description

Payments for Highway Construction: The government enters into cost-sharing agreements with the provinces for the strengthening and improvement of primary and other selected highways. Highway construction programs provide such benefits as improved safety, increased capacity, reduced user costs, higher vehicle load limits, and reduced travel times.

Policy and Administration: This component contains the resources required to develop, implement and monitor policies and programs pertaining to highway construction and motor carrier operations. Responsibilities include negotiating and administering highway construction agreements and conducting engineering and economic evaluations of highway programs. Responsibility for the regulation of extra-provincial motor carrier operations has been delegated to the provinces under the Motor Vehicle Transport Act. The Highway Transport Directorate is responsible for promoting uniform provincial regulations and developing federal policies to encourage efficient and effective inter-provincial and international trucking and bus operations.

Performance Information/Resource Justification

Highways Development: A second phase of the highway strengthening/improvement program was approved in 1982 for the three Maritime provinces (New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island). This involves an expenditure of \$84 million, of which \$23 million is estimated for 1985-86. A similar phase II program was approved for Newfoundland, where the federal outlay amounted to \$36 million, the final payment of which was made during 1984-85. The current program in Newfoundland runs for three years (1982-83 to 1984-85) and the agreements with the Maritime provinces last for five years (1982-83 to 1986-87).

Highway programs under General Development Agreements with the provinces, transferred from the Department of Regional Economic Expansion to Transport Canada in 1982, involved the completion of the upgrading and construction of roads in British Columbia, New Brunswick and Quebec. Final payments were made to the Provinces in 1983-84.

Additional highway funding programs under a special government program for road construction and improvement projects on selected highways and secondary roads in New Brunswick and Newfoundland were approved in 1983-84. Both programs run for three years (1983-84 to 1985-86) and will involve total federal expenditures of \$35 million in Newfoundland and \$44 million in New Brunswick during the agreement period.

Subsidiary agreements on Transportation Development containing specific highway and road construction and upgrading programs were executed during 1984/85 with the provinces of Prince Edward Island and New Brunswick. These programs of road construction activities cover a five-year period terminating on March 31, 1989 with total costs amounting to \$32.8 million in P.E.I. and \$90.5 million in N.B. with federal contributions amounting to \$16.4 million and \$63.4 million respectively.

Figure 23: Contributions to Primary Highways Strengthening Program by Province (\$000)

		To 1976-77	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	Forecast 1984-85	Total
B.C.	(1)	6,401	3,599	2,500	-	-	-	-	-	-	12,500
	(3)	-	-	-	-	-	-	704	-	-	704
Alta.	(1)	7,500	2,500	2,500	-	-	-	-	-	-	12,500
	(2)	20,194	8,048	9,205	5,885	-	-	-	-	-	43,332
Sask.	(1)	7,500	2,500	2,434	2,500	7,500	-	-	-	-	22,434
	(2)	17,978	8,310	8,734	5,554	-	-	-	-	-	40,576
Man.	(1)	6,435	2,500	1,378	6,158	-	-	-	-	-	16,471
	(2)	26,105	12,088	13,889	8,102	-	-	-	-	-	60,184
Que.	(3)	-	-	-	-	-	-	10,851	19,714	-	30,565
N.S.	(2)	-	5,175	10,254	15,049	1,522	-	6,892	9,161	10,500	58,553
N.B.	(2)	-	850	4,449	8,360	9,661	7,681	5,747	7,436	10,900	55,084
	(3)	-	-	-	-	-	-	1,587	426	-	2,013
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	6,088	20,480	26,568
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	-	7,050	7,050
P.E.I.	(2)	-	423	2,242	2,989	1,346	-	1,449	1,203	2,712	12,364
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,500	1,500
Nfld.	(2)	-	-	9,805	15,984	3,628	583	12,100	16,545	7,355	66,000
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	7,356	22,153	29,509
Total (\$000)		92,113	45,993	67,390	70,581	23,657	8,264	39,330	67,929	82,650	497,907

- (1) Prairie Northland Highway Program
- (2) Primary Highway Strengthening/Improvement Plan
- (3) Other Highway Funding Programs (transferred from DREE)
- (4) Special Government Projects Program
- (5) Economic and Regional Development Agreements (ERDA)

NOTE: Records are not maintained at Transport Canada to indicate the accumulated mileage/kilometres of highway improvements. In some cases, for example final paving, projects represent the final step on projects not implemented under the Program. Likewise some grading projects implemented as part of the Programs will not be completed due to time and financial constraints.

Regulatory Reform in Trucking: The purpose of regulatory reform in trucking is to increase efficiency and productivity in the Canadian trucking industry so that Canadian commercial enterprises can be competitive with those of our international trading partners. Federal and Provincial transport ministers have agreed in principle to develop and implement a first phase of regulatory reform.

D. Water Transport

Objective

To attend to the development and operation of safe, efficient, and adequate coastal steamship and ferry services in accordance with commitments made under the Terms of Confederation with P.E.I. and the Terms of Union with Newfoundland and the responsibilities accepted on the basis of government policy decisions.

Specific related initiatives for 1985-86 are:

- to limit growth in subsidy requirements by better contracting processes and tighter control of costs;
- to fully implement the decisions to make CN Marine Inc. a Crown Corporation;
- to acquire new vessel for CN Marine Inc. in order to improve the efficiency of existing services; and
- to continue to develop new performance indicators and reporting format in order to provide more effective monitoring of all ferry services.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 16% of the total 1985-86 Program expenditures and 9% of total person-years. Grants, contributions and payments to CN Marine Inc. for ferry and coastal shipping services make up 16% of the activity's expenditures.

Figure 24: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Budgetary						
Payments In respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	20,475	-	19,498	-	18,557	-
Private operators	10,106	-	13,337 ²	-	12,176 ²	-
CN Marine Inc. ³	132,911	-	168,176	-	156,612	-
Northern Transportation Company Limited ¹	-	-	-	-	643	-
	163,492	-	201,011	-	187,988	-
Policy and Administration	2,653	26	2,163	26	1,836	26
Total	166,145	26	203,174	26	189,824	26
Non-Budgetary						
Share purchase in CNR	-	-	6,100	-	69,032	-

¹ Resources and responsibility for the Keewatin Resupply operation provided by NTOL was transferred to the Marine Program for 1984/85 and beyond.

² Includes payment to the Atlantic Container Express estimated at \$3.5 million in 1984-85 and \$2.8 million in 1983-84.

³ For more detailed information on the difference between Forecast and Estimates figures please see page 5-43.

Revenue is generated through the annual chartering of four vessels owned by Transport Canada. This revenue, estimated at \$.44 million in 1985-86, is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1983-84 Financial Performance: Figure 25 shows the variations that occurred between actual and planned budgetary and non-budgetary expenditures for 1983-84.

Figure 25: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	18,557	-	18,571	-	(14)	-
Private operators	12,176	-	10,771	-	1,405	-
CN Marine Inc.	156,612	-	158,864	-	(2,252)	-
Northern Transportation Company Limited	643	-	650	-	(7)	-
	187,988	-	188,856	-	(868)	-
Policy and Administration*	1,836	26	2,779	27	(943)	(1)
Total	189,824	26	191,635	27	(1,811)	(1)
Non-Budgetary						
Share purchase in CNR	69,032	-	42,900	-	26,132	-

*Includes capital expenditures of \$84,000 (Main Estimates \$461,000)

Explanation of Change: Cash requirements for CNR Share purchases exceeded original projections because of an acceleration in payments for the construction of the new M.V. Caribou.

Description

Payments for Ferry and Coastal Shipping Services: The federal policy sets eligibility for water transport financial assistance to constitutional services, alternatives to constitutional services, Newfoundland coastal services, services offering special development opportunities and services to remote communities. Constitutional services are ferry services that the federal government must support under the Terms of Union with Newfoundland and the Terms of Confederation with Prince Edward Island. The recipients of financial assistance under this policy are:

- Newfoundland, Quebec and British Columbia;
- Atlantic Container Express, a direct water shipping company;
- five private operators of ferry services on the East Coast; and
- CN Marine Inc. operator of five passenger and highway vehicle ferry services, two rail car ferry services in the Atlantic provinces, and the Newfoundland coastal service.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of water transportation assistance and associated services subsidized by the federal government. Responsibilities include setting levels of service for subsidized water transport, negotiating and monitoring performance against operating contracts with CN Marine Inc., and private operators of ferry services, negotiating agreements with provincial governments for shared-cost ferry services and ensuring a proper federal input to inter- and intra-provincial ferry and other coastal water services.

Performance Information/Resource Justification

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Provinces: In return for a commitment by the Provinces of Newfoundland and Quebec to provide adequate services in specific areas and by British Columbia to ensure adequate passenger and cargo services on the West Coast generally, the Department of Transport pays annual grants to the three provincial governments. Each subsidy is modified annually to reflect changes in the Consumer Price Index in the cities of Vancouver, St. John's and Quebec City, respectively. Figure 26 shows the payments made, or to be made.

Figure 26: Grants to the provinces (\$'000)

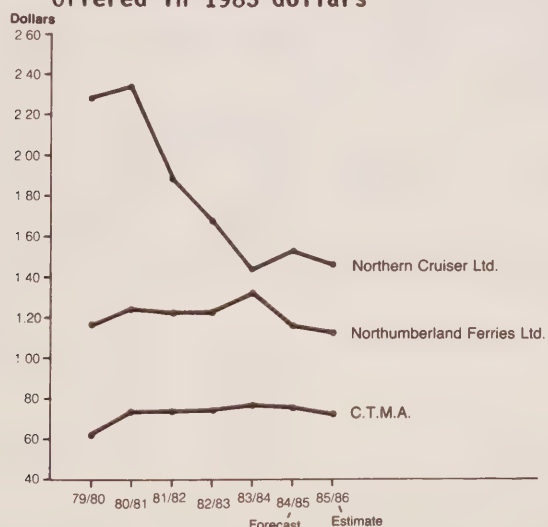
	1982-83 Actual	1983-84 Actual	1984-85 Forecast	1985-86 Estimates
British Columbia	12,542	13,683	14,361	15,080
Newfoundland	1,958	2,140	2,267	2,380
Quebec	2,472	2,734	2,870	3,015
Total	16,972	18,557	19,498	20,475

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Private Operators: Subsidy payments are made to private operators to supply ferry and coastal passenger and freight services. All of the ferry services in this category are inter-provincial except the Black's Harbour/Grand Manan service in New Brunswick and the Placentia Bay service in Newfoundland. Figure 27 shows subsidy payments for the acquisition of ferry services from private carriers. Figure 28 shows subsidy per auto-equivalent nautical miles of Capacity offered for three of the largest private operators.

Figure 27: Subsidy Payments for the Acquisition of Ferry Services from Private Carriers

Service	Estimates 1985-86		Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84	Actual 1982-83		
	Eligible Costs	Revenues					Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level
	(\$000)			(% of Eligible Costs)				
Private Carriers								
Woods Islands, P.E.I./ Caribou, N.S. (Northumberland Ferries Ltd.)	9,787	3,787	6,000	61	64	65	64	
St Barbe, Nfld/ Blanc Sablon, P.Q. (Northern Cruiser Ltd.)	1,746	646	1,100	63	66	55	57	
Souris, P.E.I./ Cap-aux-Moules, P.Q. (C.T.M.A.)	4,677	2,470	2,207	47	50	51	49	
Black's Harbour, N.B./ North Head, N.B. (Coastal Transport Ltd.)	955	696	259	27	30	31	34	
Argentia, Petite Forte, South East Bight and Little Paradise In Placentia Bay (Puddister Trading Co. Ltd.).	564	24	540	96	96	96	95	
Total	17,729	7,623	10,106	-	-	-	-	

Figure 28: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered in 1983 dollars



Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto equivalent units x # of trips per vessel x crossing length in nautical miles.

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to CN Marine Inc.: Since January 1, 1979, CN Marine Inc. has provided ferry and coastal shipping services under operating contracts with the Department of Transport. The Department also has contracts for the carriage of rail cars by CN Marine Inc. between the mainland and the provinces of Prince Edward Island and Newfoundland. These contracts are renegotiated annually, subject to the terms and conditions of the Tripartite Agreement between Transport Canada, CNR and CN Marine Inc. which has recently been reviewed. New vessels will be acquired, within existing funding levels, which will result in more efficient services, increased capacity, and reduction of operating costs.

The operating contracts are by calendar year to correspond with the companies' fiscal year. Figure 29 shows the allocation of planned 1985-86 payments by calendar year.

Figure 29: Allocation of Planned 1985-86 Payments to CN Marine Inc. by Calendar Year (\$000)

1985 calendar year	
Forecasted payments	132,911
Less funding provided from previous years' appropriation	<u>32,750</u>
	100,161
1986 calendar year	
Provision for first quarter	32,750
	<u>132,911</u>

Figure 30 outlines the basis used to arrive at the level of payments to CN Marine Inc. for calendar year 1985. Figures 31 and 32 details these payments by ferry service offered.

Figure 30: Basis for Payments to CN Marine Inc. (by Calendar Year in \$000)

	Forecast 1985	Forecast 1984	Actual 1983	Actual 1982
Operating expenses	157,618	157,248	149,147	147,246
Depreciation	11,500	11,943	11,602	8,517
Administration and other unallocated items	17,500	19,221	17,824	16,725
Total expenses	186,618	188,412	178,573	172,488
Profit allowance	-	22,800	19,803	16,507
Total eligible costs	186,618	211,212	198,376	188,995
Revenues from users	52,282	46,312	43,982	37,451
Interest income	1,425	2,000	1,236	1,888
Federal government payments	132,911	162,900*	153,158*	149,656*

* Includes labour assistance payments.

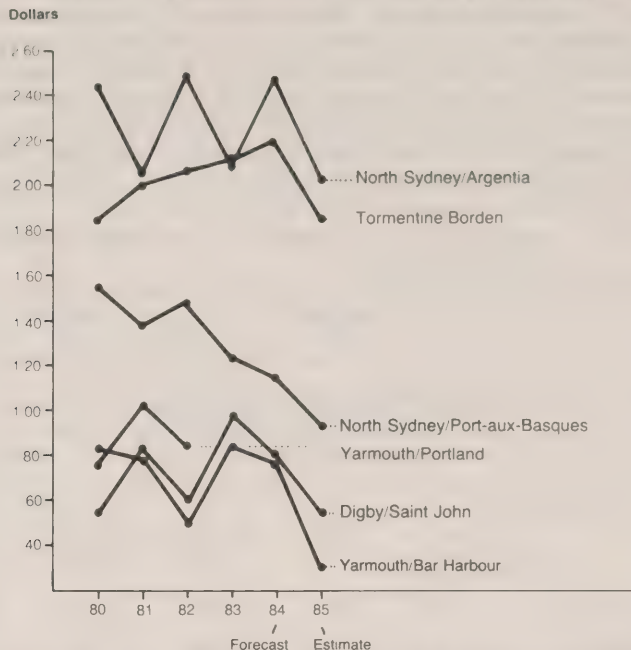
The 1985-86 reference level reflects fundamental changes in the operation and management of CN Marine Inc. as announced by the government. The most significant change was the decision to create a separate parent Crown Corporation and eliminate the profit allowance for two years and the dividend payment to CN. This represents a saving of \$21.5 million. Other savings totalling \$15.3 million are possible from selective increased cost recovery, from operating efficiencies in the restructuring of the Coastal, Gulf and Bay of Fundy ferry services, and from fare adjustments resulting in increased revenues of approximately \$5 million.

**Figure 31: Payments to CN Marine Inc. by Ferry Service
(Calendar Year)**

Service	Forecast 1985			Forecast 1985	Forecast 1984	Actual 1983	Actual 1982
	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
	(\$000)			(% of Eligible Costs)			
North Sydney/Port-aux-Basques							
- Water	51,869	15,853	36,016	69.4	77.3	76.7	78.5
- Rail	23,451	5,452	17,999	76.8	80.9	83.7	88.5
North Sydney/Argentia	9,124	2,573	6,551	71.8	77.5	73.7	78.1
Newfoundland Coastal	35,674	3,746	31,928	89.5	91.6	92.8	93.1
Tormentine/Borden							
- Water	36,415	8,632	27,783	76.3	81.0	79.2	78.8
- Rail	4,321	167	4,154	96.1	96.3	95.2	95.6
Digby/Saint John	13,303	7,737	5,566	41.8	53.3	57.1	47.0
Yarmouth/Bar Harbor	11,036	8,122	2,914	26.4	51.5	49.6	38.8
Yarmouth/Portland *	-	-	-	-	-	-	77.0
Interest	1,425	1,425	-	-	-	-	-
Total	186,618	53,707	132,911	-	-	-	-

* The Yarmouth/Portland service was terminated on December 31, 1982.

Figure 32: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered (1980-1984 includes a profit allowance)



Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto-equivalent units x # of trips per vessel x crossing length in nautical miles.

CNR Share Purchase (non-budgetary): A \$164.8 million fund was established to finance fixed asset acquisitions by CN Marine Inc. The original balance of the fund, created under the Tripartite Agreement, was increased during 1983-84 by \$21.7 million; \$6.7 million is an allowance for inflation relative to funds not drawn in accordance with the original plan, and the other \$15 million represents a contribution towards the Gulfspan vessel project from the Department of Regional Industrial Expansion. Under the terms of the Agreement, the Government of Canada purchases shares in CNR, who, in turn, must apply the funds to purchase shares in its subsidiary, CN Marine Inc.

Most of the current capital funds are being used by CN Marine Inc. to acquire a new ferry (the M.V. Caribou vessel project).

E. Rail Freight Transport

Objectives

To contribute to the development and operation of a safe, efficient, and adequate national rail freight and grain transportation system that contributes to the achievement of government objectives.

Specific related goals and initiatives are:

- to ensure the provision of adequate rail capacity throughout the country;
- to review the Western Grain Transportation Act;
- to assist in increasing the capacity of the grain handling and transportation system;
- to manage the rehabilitation of selected grain-dependent branch lines in the basic rail network; and
- to recover \$46.8 million in subsidy overpayments to Canadian National Railway.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 13% of total Program expenditures for 1985-86 and 11% of total person-years. Most of the expenditures (96%) are contributions to railway companies for the costs of rehabilitating Prairie branch railway lines and to the Canadian Wheat Board for the leasing of hopper cars.

Figure 33: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Grain transportation support						
Branch line rehabilitation	99,800	-	132,900	-	93,200	-
Acquisition of hopper cars	-	-	164,665	-	86,183	-
Leasing of hopper cars	17,242	-	17,718	-	17,054	-
	117,042	-	315,283	-	196,437	-
Canada-Manitoba subsidiary						
Agreement on Churchill	6,000	-	300	-	-	-
Payments to Railways resulting from Implementation of the Western Grain Transportation Act	-	-	29,336	-	324,593	-
Freight development - Nfld. railway containerization	-	-	9,200	-	12,810	-
Labour Assistance	-	-	2,000	-	958	-
Other freight development	163	-	490	-	292	-
Policy, planning and administration	3,332	31	4,697	29	3,156	34
Office of the Grain Transportation Coordinator*	-	-	268	4	1,138	18
	126,537	31	361,574	33	539,384	52

* The Office of the Grain Transportation Coordinator was established as a separate program during 1984-85.

The activity has two sources of revenues, estimated to total \$1 million in 1985, that are credited directly to the Consolidated Revenue Fund and are not available for use by the activity.

One source of revenue is the interest paid by the railways to the government for rehabilitation program funds advanced during the year and not used by the end of November. The second source of revenue comes from the rental of grain hopper cars to the railways for the winter grain movement when not required for the transportation of grain in Western Canada.

1983-84 Financial Performance: Figure 34 shows the major components of expenditures.

Figure 34: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Grain Transportation Support						
Branch Line Rehabilitation	93,200	-	93,200	-	-	-
Acquisition of hopper cars	86,183	-	-	-	86,183	-
Leasing of hopper cars	17,054	-	17,718	-	(664)	-
	196,437	-	110,918	-	85,519	-
Payments to Railways resulting from implementation of the Western Grain Transportation Act	324,593	-	-	-	324,593	-
Freight development - Nfld						
Railway Containerization	12,810	-	21,000	-	(8,190)	-
Labour Assistance	958	-	2,000	-	(1,042)	-
Other freight development	292	-	-	-	292	-
Policy, planning and administration	3,156	34	3,977	37	(821)	(3)
Office of the Grain Transportation Coordinator	1,138	18	1,670	20	(532)	(2)
	539,384	52	139,565	57	399,819	(5)

Explanation of Change: The change is due to the following major program additions approved in 1983-84 Supplementary Estimates:

	Increase-(Decrease) (\$ million)
• Increased funding for the acquisition of hopper cars	86.2
• Compensation to the railways for the movement of grain resulting from implementation of the changes contained in the Western Grain Transportation Act.	324.6
• Decrease due to reprofiling of cash flow for the Newfoundland Railway Containerization program and the Labour Assistance Program	(9.2)

Description

Branch Line Rehabilitation Program: This program intends to improve the branch line system in Western Canada in order to permit the movement of railway cars at certain standards, generally year-round. Work is restricted to grain-dependent lines in the permanent network.

Hopper Car Program: Contributions are provided to the Canadian Wheat Board for the purchase and leasing of hopper cars to assist in transporting grain to markets.

Compensation to Railways for Losses Incurred in the Transportation of Grain: The federal government agreed to compensate the railways for losses incurred in the transportation of grain for the 1982-83 crop year and to December 31, 1983 for 1983-84 crop year, at which date the Western Grain Transportation Act became operative.

The payments made in 1983-84 were in respect of: 1982-83 crop year \$182.6 million and 1983-84 crop year \$141.9 million for a total of \$324.5 million. A payment was made in 1984-85 government fiscal year of \$29.3 million as a final adjustment of these interim railway payments arrangements.

Freight Development - Newfoundland Railway Containerization: This five-year program commenced in 1980-81. Its primary objective was to revitalize the Newfoundland railway, and to determine the role that the railway should play in the overall transportation system. The program developed and tested a fully operational container-based railway. Funds had been allocated for the purchase of containers, the placement of modern container loading equipment at key distribution points and the purchase of appropriate narrow-gauge railway equipment including flatbed cars and yard equipment, to permit effective interlining with the marine and trucking modes. An evaluation of the railway containerization program is now underway.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of rail freight assistance and associated services provided by the Program. Responsibilities include advising the government on all matters concerning rail freight and grain movement and handling, assessing the commercial viability of the railway system, monitoring railway services and freight rates, assessing railway technology and energy efficiency, evaluating government programs and projects, providing advice on subsidies and legislative proposals, and advising the Minister on the disposition of certain lands of the Canadian Government Railways which was a group of government owned railway companies that became part of the Canadian National Railway.

Performance Information/Resource Justification

Grain Transportation Support: The two major undertakings to ensure adequate movement of grain are the Branch Line Rehabilitation Program and the provision of grain hopper cars.

Branch Line Rehabilitation: Under this program, prairie branch lines are rehabilitated and upgraded to being capable of handling modern railway grain car standards. As of March 31, 1985, \$628 million will have been spent on work such as bank widening and drainage, ballast and tie replacement, rail relay, bridge repairs and resurfacing.

Studies have indicated that branch line rehabilitation has resulted in significant increases in branch line capacity, reduced line closures from weather factors, and contributed to improved car cycle times.

Figure 35: Actual and Planned Branch Line Kilometres of Rehabilitation

	Bank Widening and Drainage	Ballast and Tie Replacement	Rail Relay	Final Surfacing
1977/78	359.2	164.0	-	-
1978/79	791.5	840.4	105.1	-
1979/80	652.7	990.8	75.2	33.3
1980/81	880.9	741.9	282.1	568.1
1981/82	703.3	547.0	231.4	683.6
1982/83	764.4	708.9	159.8	544.6
1983/84 (Completed)	600.1	645.5	260.2	634.1
1984/85 (Planned)	1,547.7	826.5	279.9	518.7

Provision of Hopper Cars: Over the ten years to 1982-83, the federal government acquired 11,280 cars dedicated to grain movement, including 5,000 cars under lease for 25 years at an estimated annual cost of \$17.0 million.

Recent decisions approved the purchase of an additional 3,840 cars at a cost of \$250.6 million.

1983-84	\$ 89.6 million	1,380 cars
1984-85	\$161.0 million	2,460 cars

This will bring the total of government-owned cars to 13,120.

The combined effect of the branch line rehabilitation and hopper car programs contributed to increasing the capacity of the grain transportation and handling system.

Newfoundland Railway Containerization: Upon completion on March 31, 1985, this five-year program will be fully evaluated to determine whether it met its original objectives. Transport Canada, Labour Canada, CNR and the affected railway unions have established a special labour assistance program to aid those who may be adversely affected by changes introduced during the five-year period. The federal government will compensate the railway for a prescribed portion of the costs, and has authorized expenditures of \$10 million during the testing and evaluation period.

Figure 36: Newfoundland Railway Programs Financial Schedule (\$'000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	%	\$	%	\$	%
Container plan	-	-	9,200	92	12,810	93
Labour assistance	-	-	2,000	8	958	7
	-	-	11,200	100	13,768	100

Other Freight Development: This program is designed to demonstrate the effectiveness of centralized, well-equipped, all-weather potato loading facilities in P.E.I. Two facilities, at Souris and Albany, were constructed for use during the 1983-84 shipping season.

The completed facilities have been entrusted to the CNR. The P.E.I. Potatoes Marketing Board is responsible for management and operation. A federal-provincial committee, with representation from potato shippers and the railway, will evaluate the results of the program based on three years of operation to the end of 1985-86 to determine what follow-up action, if any, is required.

F. Rail Passenger Transport

Objective

To contribute to the development of a safe, efficient and adequate national rail passenger system that contributes to the achievement of government objectives.

Specific related goals are:

- to continue to make available to VIA Rail additional funds for the modernization of its equipment, facilities and infrastructure;
- to bring about operating cost savings and a reduction of government operating subsidies per passenger kilometre in constant dollars;
- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger program; and
- to improve the rail passenger services through the acquisition of appropriate rolling stock and the restoration of certain routes.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 61% of total Program expenditures and 9% of total person-years. More than 98% of the activity expenditures (approximately 60% of the total Program expenditures) are payments for the provision of rail passenger services by VIA Rail.

Figure 37: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
IA Rail payments:						
Operation of passenger services	420,500	-	471,131	-	445,541	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	175,200	-	92,569	-	158,207	-
Labour assistance	5,000	-	5,000	-	7,365	-
	600,700	-	568,700	-	611,113	-
Montreal Area commuter train services	8,000	-	4,000	-	-	-
Policy, Planning and Administration	2,056	25	2,888	20	1,511	22
	610,756	25	575,588	20	612,624	22

1983-84 Financial Performance:

Figure 38: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	445,541	-	568,400	-	(122,859)	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	158,207	-	182,000	-	(23,793)	-
Labour assistance	7,365	-	5,000	-	2,365	-
	611,113	-	755,400	-	(144,287)	-
Policy, Planning and Administration	1,511	22	1,773	22	(262)	-
	612,624	22	757,173	22	(144,549)	-

Explanation of Change: Payments for the operation of passenger trains were lower than expected, mainly due to lower than anticipated railway charges to VIA Rail, and improved productivity and cost control measures by VIA Rail. Capital payments were also lower than expected due to delayed, deferred, and avoided capital project costs.

Description

VIA Rail Payments: Since April 1, 1979, VIA Rail has been responsible, under the Rail Passenger Services Agreement with the Ministry of Transport, for managing all rail passenger services in Canada formerly operated by CNR and CPR. Before this transfer of responsibility, 80% of the passenger losses of CNR and CPR had been subsidized under the Railway Act. VIA Rail must provide the services identified by the Minister in contracts called Subsidiary Service Requests (SSR). SSR's cover all of VIA Rail's railway passenger services. As of October 1984, with the introduction of the Moncton - Edmundston service, the number of SSR's increased from 33 to 34. It will increase again in 1985 with further planned service restorations. VIA Rail, in turn, contracts with CNR and CPR for the running rights and operation of passenger trains on their rail systems, equipment maintenance and other support facilities.

Montreal Area Commuter Train Service: These grants, made to the province of Quebec, are for the modernization of commuter train services in the Montreal area.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required to administer payments for rail passenger services, to develop and evaluate rail passenger policy, to assess program performance and to conduct studies on the efficiency and cost effectiveness of rail passenger services.

Performance Information/Resource Justification

VIA Rail: Figure 39 provides a summary of the financial support the government has provided to VIA Rail since it started operations in 1979. Because VIA Rail operates on the calendar year, the government contracts with VIA Rail for passenger services are also by calendar year. Figure 40 shows the allocation of planned 1985-86 VIA Rail payments by calendar year. VIA Rail's capital requirements during 1984-85 reflect an increase in the Corporation's contribution to funding capital investment of \$41 million in 1984. For 1985-86, a \$93 million reduction in subsidy requirements will be made to VIA Rail's reference levels. The reduction will be effected mainly through a decrease in railway charges to VIA Rail, and a decrease in VIA Rail overhead and administrative expenses. As part of its mandate, the Rail Passenger Action Force established in 1984 is supervising the implementation of the expenditure reduction.

Figure 39: Summary of VIA Rail Capital and Operation Requirements (\$000)

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86*
Operations	274,351	331,000	446,308	461,490	445,541	471,131	420,500
Property, plant and equipment	67,100	117,500	89,111	130,782	158,207	92,569	175,200
Labour assistance	-	3,169	5,198	11,664	7,365	5,000	5,000
Total requirements	341,451	451,669	540,617	603,936	611,113	568,700	600,700

The amounts dedicated to operating and capital programs is currently under review by the Rail Passenger Action Task Force and may be adjusted during 1985-86.

Figure 40: Allocation of 1985-86 Payments to VIA Rail by Calendar year (\$000)

	Passenger Services	Property Plant and Equipment
1985 calendar year		
Approved payment*	434,800	192,300
	434,800	192,300
Less: Funding provided from last year's appropriations*	120,300	40,000
	314,500	152,300
1986 calendar year		
Provision for first quarter*	106,000	22,900
	420,500	175,200

*Includes Special Employment Initiative Program and the transfer of funds from the Department of Regional Industrial Expansion for improvements to stations and shelters in the Lower St. Lawrence.

Operation of Passenger Services: The main objective is to provide an effective system of rail passenger services in Canada. A meaningful measure of performance is the evolution of the operating subsidy per revenue passenger kilometre of service measured in constant and current dollars. The average subsidy in constant dollars is shown in Figure 7 on page 5-22, and the subsidy by type of service is shown in Figure 41.

During 1985 a number of services will be restored. This will complete the establishment of the national network as identified by the Rail Passenger Action Task Force.

- The Supercontinental - Winnipeg, Edmonton, Vancouver
- The Atlantic - Montreal to Halifax via Sherbrooke and Saint John, N.B.
- The Canadian - Montreal, Ottawa, Sudbury
- Montreal-Sherbrooke
- Toronto - Peterborough - Havelock
- Mont Joli - Montreal

The funds necessary to restore these services will be approximately \$40 million. These funds will be found within the current VIA Rail budget of \$600.7 million.

Figure 41: Operating Subsidy by Type of Service

	*Cost	Budget 1985		Budget 1985	Forecast 1984	Actual 1983	Actual 1982
		Revenues	Subsidy	Federal Subsidy Level			
		(\$ million)		(% of subsidy by type of service)			
Operations by type of service							
Transcontinental	245.2	76.5	168.7	38.8	37.9	43.1	41.5
Inter-city	243.7	106.9	136.8	31.5	37.7	36.0	36.6
Local-Regional	96.3	19.1	77.2	17.8	12.0	10.0	11.2
Remote	60.9	8.8	52.1	11.9	12.4	10.9	10.7
Total	646.1	211.3	434.8	100.0	100.0	100.0	100.0

*Cost Includes depreciation and administration.

Acquisition and Renovation of Plant and Equipment: Funding is being allocated on a priority basis to the upgrading of equipment. It is planned to replace all but the new LRC equipment over the coming years. Backshopping, the on-going refurbishment of the existing fleet, will continue to be an expense item until the equipment replacement program is completed. Construction of a new modern maintenance facility for VIA Rail at Toronto is underway at an estimated cost of \$98.7 million. The facility is expected to significantly reduce operating costs.

A major station upgrading project is the reintroduction of rail passenger service to downtown Quebec City through the construction of Gare du Palais. The total estimated cost is \$28 million. Funds are also being provided to improve VIA Rail station and shelters at Toronto and in the Gaspé, Mont Joli and Lower St. Lawrence areas. Infrastructure improvements will continue to be made on an as required basis, mainly in support of planned service restorations. Capital expenditures for 1985 are currently being determined in conjunction with the work of the Rail Passenger Action Force.

Labour Assistance: Labour assistance payments are made under regulations set by Governor-in-Council in October 1977 that allow the government to pay a prescribed portion of the total cost of employee assistance benefits. The remainder is covered by the railways. In 1985-86, approximately \$5 million will be allocated to displaced employees for early retirement benefits, relocation expenses, job retraining costs, layoff benefits and other similar programs.

Montreal Commuter Train Services: The total grant for this portion of the Montréal commuter program is \$40 million, with \$8 million planned for 1985-86, and \$28 million in the future years. This grant is intended to improve commuter train frequency, encourage ridership and lower fares.

G. Direction and Administration

Objective

To provide timely and effective direction, policy analysis, and financial and administrative services to the Program.

A specific related goal is to identify methods to improve intermodal and inter-governmental transportation planning to more effectively meet the needs of Canada's regions.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of total Program expenditures and 17% of person years. More than 69% of the expenditures for this activity are contributions and statutory payments.

Figure 42: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Administrator and Deputy Administrator	460	6	1,399	6	2,621	7
Policy and Analysis	782	11	756	9	341	8
Planning, Finance, and Administration*	8,368	31	9,447	38	7,961	27
Total	9,610	48	11,602	53	10,923	42

* Includes contributions for Newfoundland Pensions, Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge totalling \$6.6 million in 1985-86; 1984-85 \$7.6 million; 1983-84 \$6.7 million.

1983-84 Financial Performance: Increase of \$2.3 million in communication expenditures for the Western Grain Transportation Inquiry. The increase in the person-years is due to the reorganization of the word processing services within the Administration.

Figure 43: 1983-84 Financial Performance (\$'000)

	Actual 1983-84		Main Estimates 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Administrator						
and Deputy Administrator	2,621	7	473	6	2,148	1
Policy and Analysis	341	8	680	9	(339)	(1)
Planning, Finance and Administration*	7,961	27	8,290	20	(329)	7
	10,923	42	9,443	35	1,480	7

*Includes contributions of \$6.7 million for Newfoundland Pensions, Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge (Main Estimates \$7.2 million)

Description

Office of the Administrator and Deputy Administrator: The office manages and controls the undertakings and resources of the Program and advises the Minister and Deputy Minister on surface transportation matters.

Policy and Analysis: The functions are to review, analyze and propose government and departmental policies affecting the Program.

Planning, Finance and Administration: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Program; to administer the use and maintenance of government rail cars; and to administer the contribution agreements between the federal government and the CNR related to the Supplementary Pensions for Newfoundland Employees, the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge.

Performance Information/Resource Justification

Planning, Finance and Administration: The resources needed for the three contribution agreements between the federal government and the CNR and for the use and maintenance of the government rail car service total \$6.9 million or 62% of the component's resources.

Supplementary Pensions - Newfoundland Employees: The Newfoundland government's railways and steamships services and a part of public telecommunications systems were entrusted to the Canadian National Railway Company for management and operation on April 1, 1949. Employees transferred were made subject to the Canadian National Railways' Pension Plan. The government of Newfoundland contributes towards costs, to the extent of its liability under the former Newfoundland pension plan based on service before Confederation. Canadian National Railway contributions cover the service of employees after April 1, 1949, in accordance with existing pension regulations. Beginning in 1954-55, the federal government assumed the balance of pension costs that were not payable by the other two parties.

The estimated cost to the federal government for 1985-86 is approximately \$1.8 million. After 1983, both the number of pensioners entering the plan and the federal government's cost will increase by approximately 10% per year. There is no intake into the program, and so there will be an equal decline in the number of contributors.

Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund: This fund was established on April 1, 1907, under authority of the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act. The object was to provide retirement or disability allowance to employees. The fund was closed to new entrants in August, 1929. An item has been included annually in the Estimates since 1921 to increase the minimum pension allowance. To improve the financial position of CNR and to reduce the apparent need for recapitalization, Cabinet in 1967 approved that responsibility for the Provident Fund deficit be assumed by the federal government.

The estimated deficit in the fund for 1985-86 is \$2.3 million.

Victoria Jubilee Bridge: On June 1, 1962, the federal government discontinued collection of tolls on the Victoria Bridge in Montreal. On January 31, 1963, the Minister of Transport entered into an agreement with CNR to provide compensation annually for the loss of net revenues derived through tolls and to reimburse it for annual maintenance and repair costs of the highway portion of the bridge. Figure 44 shows the estimated costs of maintenance and foregone revenues.

Figure 44: Payments to CNR for Maintenance and Foregone Revenues of the Victoria Bridge (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	%	\$	%	\$	%
Foregone revenues	640	26	640	27	640	39
Maintenance costs	1,860	74	1,750	73	1,019	61
	2,500	100	2,390	100	1,659	100

Government Rail Cars: In 1959, the Department of Transport assumed responsibility for the administration of rail car service for members of the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet ministers, foreign dignitaries visiting Canada, Parliamentary committees, or delegates on official business and, as provided under Section 292 of the Railway Act, for staff and officers of the Canadian Transport Commission. This service is provided through a government-owned, two-car unit for use by the Royal Family and the Governor General and one private rail car on loan from VIA Rail for use by the Prime Minister and Cabinet ministers. Four person-years are directly involved in providing steward services.

Figure 45: Summary of Maintenance Costs for Government Rail Cars (\$000)

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel costs	138	55	140	53	112	74
Maintenance costs	115	45	125	47	39	26
	253	100	265	100	151	100

Section III

Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Surface Program expenditures by object are presented in Figure 46.

Figure 46: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	11,256	10,885	10,546
Contributions to employee benefit plans	1,576	1,498	1,690
Goods and Services			
Transportation and communication	1,324	1,535	1,103
Information	296	376	774
Professional and special services	10,083	12,632	8,747
Rentals	206	396	121
Purchased repair and upkeep	537	544	424
Utilities, materials and supplies	828	891	869
Rail passenger service (VIA Rail)	600,700	568,700	611,113
Ferry services (CN Marine Inc.)	132,911	168,176	156,612
Ferry services (Northern Transportation Co. Ltd.)	-	-	643
Newfoundland Railway Containerization Plan (CNR)	-	9,200	12,810
Newfoundland Employee Assistance (CNR)	-	2,000	958
All other expenditures	38	43	16
Total operating	759,755	776,876	806,426
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	461	337	797
Construction and acquisition of machinery and equipment	2,007	2,301	1,750
Total capital	2,468	2,638	2,547
Transfer payments	244,122	492,104	686,711
Total expenditures	1,006,345	1,271,618	1,495,684

Personnel Expenditures

The Program's personnel costs account for only 1% of the total operating expenditures. This includes the statutory contributions to employee benefit plans. As the primary function of the Program is contracting for transportation services, major changes in expenditure levels do not necessarily have a direct effect on personnel numbers and costs.

Figure 47 provides a breakdown of numbers of personnel by activity, and Figure 48 shows the person-years and annual salary by category.

Figure 47: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Urban Transport	2	4	6
Road Safety and Motor Vehicle Regulations	136	138	140
Highway Transport	20	21	21
Water Transport	26	26	26
Mail Freight Transport	31	33	52
Mail Passenger Transport	25	20	22
Inspection and Administration	48	53	42
	288	295	309

Figure 48: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	24	31	29	50,350 - 96,300	63,531
Scientific and Professional					
Economic and Statistics	25	27	28	14,570 - 65,080	46,590
Engineering	36	41	43	23,306 - 76,130	46,645
Physical Science	1	-	-	15,304 - 68,070	44,750
Psychology	4	4	3	24,923 - 56,575	43,270
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	32	32	29	13,912 - 57,987	36,816
Computer Systems Administration	1	3	2	18,766 - 61,433	31,092
Financial Administration	6	5	5	13,835 - 57,980	36,862
Program Administration	31	34	39	13,912 - 57,987	43,025
Purchasing and Supply	1	1	1	12,766 - 57,980	28,736
Technical					
Drafting	1	1	1	15,557 - 40,310	30,401
Electronics	4	4	4	16,619 - 51,950	33,023
Engineering Support	8	6	7	14,041 - 50,866	34,948
General Technical	4	4	5	12,635 - 55,682	38,926
Social Science Support	9	7	9	12,635 - 57,764	33,554
Technical Inspection	27	26	24	12,635 - 57,691	35,933
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	25	28	27	12,932 - 31,743	22,126
Secretarial, Steno and Typing	40	38	41	12,636 - 31,946	22,052
Operational					
General Labour and Trades	5	4	4	14,776 - 40,676	25,643
General Services	4	5	5	13,253 - 39,988	26,515

The person-year column displays the forecast distribution by occupation group of the authorized person-years for the Program. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 3, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary cost including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

Capital Expenditures

shown in Figure 49, there are two main areas where capital expenditures are required in the Surface Program. Road Safety and Motor Vehicle Regulation uses capital for the acquisition of motor vehicles and parts to be tested, along with equipment necessary to do the testing. Water Transport uses capital funds to undertake miscellaneous repairs to docks and terminals.

Figure 49: Capital Expenditures (\$000)

Projects by Activities	Currently Estimated Total Cost	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85
Road Safety and Motor vehicle Regulation			
Test Centre Equipment	on-going	289	138
Vehicles and Equipment			
for testing	on-going	1,609	1,509
Miscellaneous Furniture			
and Equipment	on-going	74	326
Water Transport			
Miscellaneous repairs			
to docks and terminals	on-going	461	337
Full Passenger Transport			
Purchase of bus for			
full-bus project	270	-	270
Operation and Administration			
Miscellaneous Furniture			
and Equipment	on-going	35	58

4. Transfer Payments

Figure 50 summarizes all grants and contributions made by the Surface Program. For details on purpose, recipient and expected accomplishments for 1985-86, refer to the page indicated.

Figure 50: Grants and Contributions (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84	For Details See Page
Grants				
Water Transport				
Province of British Columbia	15,080	14,361	13,683	5-40
Province of Newfoundland ..	2,380	2,267	2,140	5-40
Province of Quebec	3,015	2,870	2,734	5-40
	20,475	19,498	18,557	
Rail Passenger Transport				
Montreal Commuter Train System	8,000	4,000	-	5-55
Operation Lifesaver	100	100	75	5-27
Total grants	28,575	23,598	18,632	
Contributions				
Urban Transport				
Urban Transportation Assistance Program	-	6,536	48,596	5-26
Railway Relocation and Crossing	9,974	12,365	8,633	5-27
Regina Railway Relocation	5,560	160	958	5-27
Port Colborne	-	-	1,300	5-27
Seniors Transportation Services				
Demonstration Project - Winnipeg	311	262	-	5-25
	15,845	19,323	59,487	
Road Safety and Motor Vehicle Regulation				
Countermeasures Research	100	50	48	5-30
Roads and Transportation Association of Canada	147	147	140	5-30
	247	197	188	

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84	For Details See Page
Highway Transport				
Newfoundland Highway strengthening/improvements	-	7,355	17,800	5-35
Maritime Provinces Highway strengthening/improvements	23,000	24,112	16,545	5-35
Highway Improvements In N.B. and P.E.I. under General Development Agreements	13,600	8,550	20,140	5-36
Special Highway Program				
- Newfoundland	5,504	22,153	7,356	5-36
- New Brunswick	17,440	20,480	6,088	5-36
Terra Transport	-	-	300	5-34
	59,544	82,650	68,229	
Water Transport				
Ferry and Coastal Freight Services	10,106	9,883	12,176	5-40
Atlantic Container Express	-	3,454	-	5-39
	10,106	13,337	12,176	
Rail Freight Transport				
Railway compensation for losses incurred in the transportation of grain	-	-	182,600	5-48
Prairie Branch Line Rehabilitation	99,800	132,900	93,200	5-49
Leasing of Grain Cars	17,242	17,718	17,054	5-49
Purchase of Hopper Cars	-	164,665	86,183	5-49
SYSCO Rail Purchase	-	-	292	5-47
Thunder Bay Rail Issue Task Force	3	-	-	5-45
Trucking Subsidy	70	400	-	5-45
Canada Grain Council/Grainbase	90	90	-	5-45
Canada-Manitoba Subsidiary Agreement - Churchill	6,000	300	-	5-45
Payments under Western Grain Transportation Act	-	29,336	141,993	5-47
	123,205	345,409	521,322	
Direction and Administration				
Newfoundland Supplementary Pensions	1,800	1,700	1,614	5-58
Prince Edward Island Provident Fund	2,300	3,500	3,404	5-58
(Statutory)				
Victoria Jubilee Bridge	2,500	2,390	1,659	5-58
	6,600	7,590	6,677	
Total contributions	215,547	468,506	668,079	
Total transfer payments	244,122	492,104	686,711	

B. Cost Analysis

Net Program Cost

The Surface Program's 1985-86 Estimates include only those expenditure to be charged to the Department's voted appropriations and statutory payments. Other cost items, as well as revenue, must also be included when the actual costs to operate the Program are considered.

Figure 51: Net Cost of Program by Activity for 1985-86 (\$000)

	1985-86 Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Total 1984-85
Urban Transport	16,989	9	16,998	-	16,998	27,320
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,366	586	14,952	300	14,652	14,617
Highway Transport	61,942	86	62,028	-	62,028	86,404
Water Transport	166,145	112	166,257	910	165,347	204,018
Rail Freight Transport	126,537	133	126,670	1,000	125,670	287,958
Rail Passenger Transport	610,756	107	610,863	-	610,863	639,281
Direction and Administration	9,610	206	9,816	-	9,816	11,002
Total	1,006,345	1,239	1,007,584	2,210	1,005,374	1,270,600

The adjustments made to the estimated operating expenditures to calculate a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works \$1.2 million; other services provided without charge by other departments \$.03 million; and inclusion of all revenue generated by the Program except return on investment.

1983-84 Main Estimates: Financial Comparison of Restated to Original Financial Plan by Activity

The activity structure is being changed effective April, 1984. Financial information throughout this document has been presented on the basis of the new activity structure. Figure 52 provides a financial reconciliation between the new structure and the old structure that was used in the 1983-84 Main Estimates.

Figure 52: Reconciliation of New and Old Activity Structures for 1983-84 Main Estimates (\$000)

Old Activities						
	Highway Transport	Water Transport	Railway Transport	Urban Transport	Grain Transport	Direction and Admin
New Activities:						
Urban Transport				61,943		61,943
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	11,661					11,661
Highway Transport	43,664					43,664
Water Transport*		234,535				234,535
Freight Transport			25,468		114,097	139,565
Passenger Transport			757,173			757,173
Direction and Administration						9,443
	55,325	234,535	782,641	61,943	114,097	9,443
						1,257,984*

*Includes non-budgetary (\$42.9 million).



La nouvelle structure des activités entrera en vigueur en avril 1984. Dans l'ensemble du présent document, les renseignements financiers ont été présentés en fonction de cette réorganisation des activités. Le tableau 52 fournit une conciliation financière entre la nouvelle structure et l'ancienne, cette dernière figurant dans le Budget des dépenses principal de 1983-1984.

ACTIONS ACTIVITÉS

Nouvelles activités		Transports urbains		Sécurité routière et Réglementation automobile		Transport routier		Transport par eau*		Transport ferroviaire du fret		Transport ferroviaire des voyageurs		Direction et administration	
61 943		11 661	43 664	234 535		25 468	114 097	139 565	757 173	9 443		9 443	1 257 984*		

Ce montant comprend le non budgétaire (42,9 millions de dollars)

B. Analyse des coûts

Coût net du Programme

Le Budget des dépenses de 1985-1986 du Programme des transports de surface n'englobe que les dépenses à imputer sur les crédits votés et les paiements statutaires du Ministère. Les autres articles de dépense, ainsi que les recettes, doivent aussi être inclus lorsque les frais d'exécution réels du Programme sont pris en considération.

Tableau 51: Coût net du Programme par activité en 1985-1986 (en milliers de dollars)

Recettes	Coût à sous-traitance	Coût total	Ajouter autres coûts	Dépenses 1985-1986	Total	
					1984-1985	net
Transports urbains	-	16 998	9	16 989	27 320	16 998
Sécurité routière et réglementation automobile	300	14 952	586	14 366	14 617	14 652
Transport routier	-	62 028	86	61 942	86 404	62 028
Transport par eau*	910	166 257	112	166 145	204 018	165 347
Transport ferroviaire						
des marchandises	1 000	126 670	133	126 537	287 958	125 670
Transport ferroviaire des voyageurs	-	610 863	107	610 756	639 281	610 863
Direction et administration	-	9 816	206	9 610	11 002	9 816
Totaux	2 210	1 007 584	1 239	1 006 345	1 270 600	1 005 374

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir les coûts nets (totaux) tiennent compte des frais occasionnés par les locaux fournis gratuitement par Travaux publics Canada 1,2 million de dollars, des frais résultant des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères, 03 million de dollars, et toutes les recettes découlant du Programme sauf le produit de placements

Budget des dépenses		Prévu		Réal		1983-1984		1984-1985		1985-1986		1986-1987		1987-1988		1988-1989		1989-1990		1990-1991		1991-1992		1992-1993		1993-1994		1994-1995		1995-1996		1996-1997		1997-1998		1998-1999		1999-2000		2000-2001		2001-2002		2002-2003		2003-2004		2004-2005		2005-2006		2006-2007		2007-2008		2008-2009		2009-2010		2010-2011		2011-2012		2012-2013		2013-2014		2014-2015		2015-2016		2016-2017		2017-2018		2018-2019		2019-2020		2020-2021		2021-2022		2022-2023		2023-2024		2024-2025		2025-2026		2026-2027		2027-2028		2028-2029		2029-2030		2030-2031		2031-2032		2032-2033		2033-2034		2034-2035		2035-2036		2036-2037		2037-2038		2038-2039		2039-2040		2040-2041		2041-2042		2042-2043		2043-2044		2044-2045		2045-2046		2046-2047		2047-2048		2048-2049		2049-2050		2050-2051		2051-2052		2052-2053		2053-2054		2054-2055		2055-2056		2056-2057		2057-2058		2058-2059		2059-2060		2060-2061		2061-2062		2062-2063		2063-2064		2064-2065		2065-2066		2066-2067		2067-2068		2068-2069		2069-2070		2070-2071		2071-2072		2072-2073		2073-2074		2074-2075		2075-2076		2076-2077		2077-2078		2078-2079		2079-2080		2080-2081		2081-2082		2082-2083		2083-2084		2084-2085		2085-2086		2086-2087		2087-2088		2088-2089		2089-2090		2090-2091		2091-2092		2092-2093		2093-2094		2094-2095		2095-2096		2096-2097		2097-2098		2098-2099		2099-2100		2100-2101		2101-2102		2102-2103		2103-2104		2104-2105		2105-2106		2106-2107		2107-2108		2108-2109		2109-2110		2110-2111		2111-2112		2112-2113		2113-2114		2114-2115		2115-2116		2116-2117		2117-2118		2118-2119		2119-2120		2120-2121		2121-2122		2122-2123		2123-2124		2124-2125		2125-2126		2126-2127		2127-2128		2128-2129		2129-2130		2130-2131		2131-2132		2132-2133		2133-2134		2134-2135		2135-2136		2136-2137		2137-2138		2138-2139		2139-2140		2140-2141		2141-2142		2142-2143		2143-2144		2144-2145		2145-2146		2146-2147		2147-2148		2148-2149		2149-2150		2150-2151		2151-2152		2152-2153		2153-2154		2154-2155		2155-2156		2156-2157		2157-2158		2158-2159		2159-2160		2160-2161		2161-2162		2162-2163		2163-2164		2164-2165		2165-2166		2166-2167		2167-2168		2168-2169		2169-2170		2170-2171		2171-2172		2172-2173		2173-2174		2174-2175		2175-2176		2176-2177		2177-2178		2178-2179		2179-2180		2180-2181		2181-2182		2182-2183		2183-2184		2184-2185		2185-2186		2186-2187		2187-2188		2188-2189		2189-2190		2190-2191		2191-2192		2192-2193		2193-2194		2194-2195		2195-2196		2196-2197		2197-2198		2198-2199		2199-2200		2200-2201		2201-2202		2202-2203		2203-2204		2204-2205		2205-2206		2206-2207		2207-2208		2208-2209		2209-2210		2210-2211		2211-2212		2212-2213		2213-2214		2214-2215		2215-2216		2216-2217		2217-2218		2218-2219		2219-2220		2220-2221		2221-2222		2222-2223		2223-2224		2224-2225		2225-2226		2226-2227		2227-2228		2228-2229		2229-2230		2230-2231		2231-2232		2232-2233		2233-2234		2234-2235		2235-2236		2236-2237		2237-2238		2238-2239		2239-2240		2240-2241		2241-2242		2242-2243		2243-2244		2244-2245		2245-2246		2246-2247		2247-2248		2248-2249		2249-2250		2250-2251		2251-2252		2252-2253		2253-2254		2254-2255		2255-2256		2256-2257		2257-2258		2258-2259		2259-2260		2260-2261		2261-2262		2262-2263		2263-2264		2264-2265		2265-2266		2266-2267		2267-2268		2268-2269		2269-2270		2270-2271		2271-2272		2272-2273		2273-2274		2274-2275		2275-2276		2276-2277		2277-2278		2278-2279		2279-2280		2280-2281		2281-2282		2282-2283		2283-2284		2284-2285		2285-2286		2286-2287		2287-2288		2288-2289		2289-2290		2290-2291		2291-2292		2292-2293		2293-2294		2294-2295		2295-2296		2296-2297		2297-2298		2298-2299		2299-2300		2300-2301		2301-2302		2302-2303		2303-2304		2304-2305		2305-2306		2306-2307		2307-2308		2308-2309		2309-2310		2310-2311		2311-2312		2312-2313		2313-2314		2314-2315		2315-2316		2316-2317		2317-2318		2318-2319		2319-2320		2320-2321		2321-2322		2322-2323		2323-2324		2324-2325		2325-2326		2326-2327		2327-2328		2328-2329		2329-2330		2330-2331		2331-2332		2332-2333		2333-2334		2334-2335		2335-2336		2336-2337		2337-2338		2338-2339		2339-2340		2340-2341		2341-2342		2342-2343		2343-2344		2344-2345		2345-2346		2346-2347		2347-2348		2348-2349		2349-2350		2350-2351		2351-2352		2352-2353		2353-2354		2354-2355		2355-2356		2356-2357		2357-2358		2358-2359		2359-2360		2360-2361		2361-2362		2362-2363		2363-2364		2364-2365	
Transport routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier		Routier																																																																																																																																																																																																																															

4. Paiements de transfert

Le tableau 50 résume toutes les subventions et les contributions versées au titre du Programme des transports de surface. Pour obtenir des précisions sur leur but, leurs bénéficiaires et leurs résultats prévus pour 1985-1986, se référer à la page indiquée.

Tableau 50: Subventions et contributions (en milliers de dollars)

Subventions	Budget des dépenses			
	1985-1986	Prévu	Réel	Détails à la page
1984-1985	1983-1984			
Transport par eau	15 080	14 361	13 683	5-43
Province de la Colombie-Britannique	2 380	2 267	2 140	5-43
Province de Terre-Neuve	3 015	2 870	2 734	5-43
Province de Québec	20 475	19 498	18 557	
Transport ferroviaire des voyageurs	8 000	4 000	-	5-59
Service de trains de banlieue de Montréal	100	100	75	5-59
Opération Gareau-train	28 575	23 598	18 632	
Total des subventions	15 845	19 323	59 487	
Contributions	15 845	19 323	59 487	
Transports urbains	-	6 536	48 596	5-28
Programme d'aide aux transports urbains	9 974	12 365	8 633	5-29
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étages	5 560	160	958	5-29
Déplacement de voies ferrées de Regina	-	-	1 300	5-29
Services de transport pour les personnes âgées	311	262	-	5-27
Projet tmoIn - Winnipeg	15 845	19 323	59 487	
Sécurité routière et réglementation automobile	100	50	48	5-32
Recherches sur les mesures à prendre	147	147	140	5-32
Association des routes et transports du Canada	247	197	188	

5-68 (Transports de surface)

3. Dépenses en capital

Comme le montre le tableau 49, il existe deux éléments importants du Programme des transports de surface où des immobilisations sont nécessaires. La Sécurité routière et la Réglementation automobile ont besoin de capitaux pour l'acquisition de véhicules automobiles et de pièces devant être soumis à des essais, ainsi que de matériel indispensable pour ces derniers. Par ailleurs, le transport par eau utilise des fonds d'immobilisations pour apporter diverses réparations aux quais et aux gares maritimes.

Tableau 49: Grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Projets par activité	Coût total		Budget des dépenses	Prévu
	estimatif	courant	1985-1986	1984-1985
Sécurité routière et Réglementation automobile	Non définitifs	289	138	
Matériel du Centre d'essais	Non définitifs	1 609	1 509	
Véhicules et matériel pour les essais	Non définitifs	74	326	
Meubles et matériel divers	Non définitifs			
Transport par eau				
Réparations diverses apportées aux quais et aux gares maritimes	Non définitifs	461	337	
Transport ferroviaire des voyageurs				
Achat d'autocar pour la réalisation du projet d'autocar sur rails	270	-	270	
Direction et administration				
Meubles et matériel divers	Non définitifs	35	58	

Tableau 48: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement	Echelle de traitement annuel moyen	Années-personnes autorisées			1985-86	1984-85	1983-84	actuelle	1985-1986
Gestion		24	31	29	50 350 -	96 300	63 531		
Scientifique et professionnelle		25	27	28	14 570 -	65 080	46 590		
Economique et statistique		36	41	43	23 306 -	76 130	46 645		
Genie		1	-	-	15 304 -	68 070	44 750		
Sciences physiques		4	4	3	24 923 -	56 575	43 270		
Psychologie		32	32	29	13 912 -	57 987	36 816		
Services administratifs		1	3	2	18 766 -	61 433	31 092		
Gestion des systemes d'ordinateurs		6	5	5	13 835 -	57 980	36 862		
Gestion des finances		31	34	39	13 912 -	57 987	43 025		
Achat et approvisionnement		1	1	1	12 766 -	57 980	28 736		
Technique		1	1	1	15 557 -	40 310	30 401		
Dessin		4	4	4	16 619 -	51 950	33 023		
Electronique		8	6	7	14 041 -	50 866	34 948		
Soutien technologique		4	4	5	12 635 -	55 682	38 926		
Techniciens divers		9	7	9	12 635 -	57 764	35 554		
Soutien des sciences sociales		27	26	24	12 635 -	57 691	35 933		
Inspection technique		25	28	27	12 932 -	31 743	22 126		
Secrétariat, sténographie et dactylographie		40	38	41	12 636 -	31 946	22 052		
Exploitation		5	4	4	14 776 -	40 676	25 643		
Manœuvres et hommes de métier		4	5	5	13 253 -	39 988	26 515		
Service divers									

La colonne des années-personnes présente la répartition, prévue par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Les dépenses en personnel du Programme des transports de surface ne représentent que 1% du total des dépenses de fonctionnement. Elles comprennent les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés. Etant donné que la fonction principale du Programme consiste à passer des marchés de services de transport, des variations importantes du niveau des dépenses n'ont pas nécessairement d'effet direct sur le nombre d'employés et les frais occasionnés.

Budget des dépenses		1985-1986		1984-1985		1983-1984	
	Prévu	Réel					
transports urbains	2	4	6				
sécurité routière et Réglementation							
automobile	156	138	140				
transports routier	20	21	21				
transports par eau	26	26	26				
transports ferroviaire du fret	31	33	52				
transports ferroviaire des voyageurs	25	20	22				
direction et administration	48	53	42				
	288	295	309				

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Le tableau 46 indique les dépenses du Programme des transports de s-
par article de dépense.

Tableau 46: Dépenses par article de dépense (en milliers de d

Budget des dépenses			Prévu			1984-1985			1985-1986		
Personnel											
Traitements et salaires			11 256			10 885			1 498		
Contributions aux régimes			1 576			1 498					
d'avantages sociaux des employés											
Biens et services											
Transports et communications			1 324			1 535					
Information			296			376					
Services professionnels et spéciaux			10 083			12 632					
Location			206			396					
Achats de services de réparation et d'entretien			537			544					
Services publics, fournitures et approvisionnements			828			568 700			61		
Services ferroviaires voyageurs (VIA Rail)			600 700			168 176			15		
Services de traversier (CN Marine Inc.)			132 911								
Services de traversier (Société des Transports du Nord Ltée)											
Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (CN)											
Aide aux employés de Terre-Neuve (CN)						9 200			1		
Toutes autres dépenses			38			2 000					
Total des dépenses de fonctionnement											
759 755			776 876			80					
Capital											
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages			461			337			1		
Construction et acquisition de machines et de matériel			2 007			2 301					
Total des dépenses en capital			2 468			2 638			2		
Paléments de transfert			244 122			492 104			686		
Total des dépenses			1 006 345			1 271 618			1 495		

5-64 (Transports de surface)

Tableau 44: Paiements au CN pour l'entretien du pont Victoria et en compensation des recettes non réalisées (en milliers de dollars)

Budget des dépenses					
1985-1986			1984-1985		
Prévu			Réal		
1983-1984					
\$			\$		
%			%		
Recettes non réalisées					
640	26	640	27	640	39
1 860	74	1 750	73	1 019	61
Frais d'entretien					
2 500	100	2 390	100	1 659	100

Voitures ferroviaires du gouvernement: En 1959, le ministre des

Transports s'est chargé d'assurer un service ferroviaire aux membres de la famille royale, au gouverneur général, au premier ministre, aux membres du Cabinet, aux dignitaires étrangers visitant le Canada, aux membres des comités parlementaires, aux personnes déléguées pour affaires officielles, et aussi, conformément à l'article 292 de la Loi sur les chemins de fer, aux employés de la Commission canadienne des transports. On met en service à cette fin une rame de deux voitures qui appartiennent au gouvernement et qui est utilisée par la famille royale et le gouverneur général, ainsi qu'une voiture particulière louée de VIA Rail et mise à la disposition du premier ministre et des membres du cabinet. Ce service est doté de quatre années-personnes (stewards).

Tableau 45: Etat récapitulatif des frais d'entretien des voitures du gouvernement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses					
1985-1986			1984-1985		
Prévu			Réal		
1983-1984					
\$			\$		
%			%		
Frais de personnel					
138	55	140	53	112	74
Frais d'entretien					
115	45	125	47	39	26
253	100	265	100	151	100

Données sur le rendement et justification des ressources

Planification, finances et administration: Les ressources nécessaires pour l'exécution des trois accords de contribution conclus par le gouvernement fédéral et le CN, et pour l'usage et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement, totalisent 6,9 millions de dollars ou 62% des ressources disponibles.

Pensions supplémentaires - Employés de Terre-Neuve: La gestion et l'exploitation des services de chemin de fer et de navigation de Terre-Neuve, ainsi que d'une partie des services de télécommunications publics de cette province, ont été confiées à la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada le 1er avril 1949. Les employés mutés ont été assujettis au Régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada auquel le gouvernement de Terre-Neuve contribue financièrement dans les limites des obligations que lui imposait l'ancien régime de pensions de Terre-Neuve au titre des services antérieurs à la Confédération. Les contributions des Chemins de fer nationaux du Canada visent la période de services des employés après le 1er avril 1949, conformément à la réglementation actuelle des pensions. Depuis 1954-1955, le gouvernement fédéral supporte les frais qui n'étaient pas exigibles des deux autres parties.

Les frais que le gouvernement fédéral devra assumer en 1985-1986 sont estimés à environ 1,8 million de dollars. Après 1983, tant le nombre de pensionnés touchés par le régime que les frais du gouvernement augmentent d'environ 10 % par année. En effet, comme le nombre d'adhérents du régime n'augmentera pas, le nombre de cotisants diminuera.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard: Cette caisse a été établie le 1er avril 1907 en vertu de la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et elle visait à fournir des prestations de retraite ou d'invalidité aux employés. À partir d'août 1929, elle n'accepta plus aucun nouvel adhérent. Depuis 1921, on ajoute chaque année un poste au Budget des dépenses pour augmenter la pension minimum. Afin d'améliorer la situation financière du CN et de réduire le besoin manifeste d'une refonte de capital, le Cabinet a approuvé en 1967 la prise en charge du déficit de la Caisse de prévoyance par le gouvernement fédéral.

Ce déficit est estimé à 2,3 millions de dollars pour 1985-1986.

Pont Victoria: Le 1er juin 1962, le gouvernement fédéral a aboli les péages sur le pont Victoria, à Montréal. Le 31 janvier 1963, le ministre des Transports a conclu avec le CN un accord par lequel il s'engageait à le dédommager annuellement de la perte des revenus nets provenant des péages, et à le rembourser de ses frais annuels d'entretien et de réparation de la partie routière du pont. Le tableau 44 indique le montants estimatifs des frais d'entretien et des recettes non réalisées.

endement financier de 1983-1984: Il y a eu une augmentation de 2,3 millions de dollars au titre de l'Étude du transport du grain de l'Ouest du Programme de communication. Si le nombre d'années-personnes s'est accru, c'est à cause de la réorganisation des services de traitement des textes au sein de l'Administration.

Tableau 43: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses principal	Réel	Déficit	Différence
	1983-1984	1983-1984		
Bureau de l'Administrateur	473	2 621	7	2 148
et de l'Administrateur adjoint	6	341	8	(359)
Politique et analyse	9	680	9	(359)
Planification, finances et administration*	20	8 290	27	(329)
	35	9 443	42	1 480
				7

* Comprend des contributions totalisant 6,7 millions pour les pensions relatives à Terre-Neuve, la Gaieté de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et le pont Victoria (dans le Budget des dépenses principal: 7,2 millions)

Description

Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint: Il gère et contrôle les activités et les ressources du Programme, et conseille le Ministre et le sous-ministre sur les questions relatives aux transports de surface.

Politique et analyse: Les fonctions du gouvernement et du Ministère à analyser et à proposer des politiques du gouvernement et du Ministère qui influent sur le Programme.

Planification, finances et administration: Les tâches principales sont

d'établir et de maintenir des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution du Programme; d'administrer l'utilisation et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement; d'appliquer les accords de contribution conclus entre le gouvernement fédéral et le CN relativement aux pensions supplémentaires pour les employés de Terre-Neuve, à la Gaieté de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et au pont Victoria.

G. Direction et administration

Objectif

Fournir au Programme une direction opportune et efficace, une analyse d politique, ainsi que des services financiers et administratifs.

Un but connexe et précis consiste à déterminer des méthodes pour améliorer la planification intermodales et intergouvernementales des transports de façon à répondre plus efficacement aux besoins des régions du Canada.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1% du total des dépenses du Programme et 17% de celui des années-personnes. Plus de 69% des dépenses prévues son égard consistent en contributions et paiements statutaires.

Tableau 42: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévu	Réel	1985-1986			
			\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P
Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	460	6	1 399	6	2 621	7
	782	11	756	9	341	8
	8 368	31	9 447	38	7 961	27
	9 610	48	11 602	53	10 923	42
Totaux						

* Comprend des contributions pour les pensions relatives à Terre-Neuve, la Colombie-Britannique et le pont Victoria et les totaux en 1985-1986; 7,6 millions en 1984-1985 et 6,7 millions en 1983-1984.

Aide à la main-d'oeuvre: Les paiements d'aide à la main-d'oeuvre ont effectués en vertu de règlements établis par le gouvernement en conseil le 1 octobre 1977, qui permettent au gouvernement de payer une partie déterminée des frais occasionnés par les prestations versées aux employés. Le solde est assumé par les chemins de fer. En 1985-1986, environ 10 millions de dollars seront alloués à des employés réinstallés au titre de prestations de préretraite, de frais de réinstallation, de frais de formation en vue d'un nouvel emploi, de prestations de mise en disponibilité et d'autres frais semblables.

Services de trains de banlieue de Montréal: Le total de la subvention relative à cette partie du Programme des transports de banlieue de Montréal est de 40 millions de dollars, dont 8 millions de dollars seront versés en 1985-1986, et 28 millions de dollars pendant les années subséquentes. Cette subvention vise à accroître la fréquence des arrivées et des départs de trains de banlieue, à augmenter la clientèle et à réduire les tarifs.

Un grand projet d'amélioration d'une gare est celui qui vise à la réimplantation des services ferroviaires voyageurs au centre-ville de Québec, grâce au réaménagement de la Gare du Palais. Sa réalisation coûtera environ 28 millions de dollars. Des fonds sont également affectés à l'amélioration des gares et des abris de VIA Rail à Toronto, ainsi que dans Gaspé, Mont Joli et le Bas Saint-Laurent. L'infrastructure continuera d'être améliorée s'il y a lieu, surtout pour appuyer les rétablissements de services envisagés. Le Groupe de travail sur les Services ferroviaires voyageurs est présentement à déterminer les dépenses en immobilisations pour l'année 1985.

Acquisition et rénovation d'installations et de matériel: Les fonds sont alloués en fonction d'un ordre de priorité, pour l'amélioration du matériel. Le gouvernement fédéral envisage de remplacer tout le matériel roulant au cours des prochaines années, sauf le matériel LRC. L'entretien continué, c'est-à-dire la rénovation permanente du parc de voitures actuel, continuera à être un poste de dépense jusqu'à ce que le programme des remplacements du matériel ait été exécuté. La construction d'une installation d'entretien moderne de VIA Rail se poursuit à Toronto, au coût estimatif de 98,7 millions de dollars. Il est probable que celle-ci réduira sensiblement les frais d'exploitation.

*Les montants comprennent les frais d'amortissement et d'administration.

Budget des dépenses		*Frais Recettes		Subvention		(en millions de dollars)		(Pourcentage de la subvention par genre de service)	
1985	Prévu	1985	1985	1985	1985	1985	1985	1985	1985
41,5	43,1	37,9	38,8	11,9	17,8	12,4	10,9	100,0	100,0
36,6	36,0	37,7	31,5	17,8	77,2	12,0	10,0	100,0	100,0
11,2	10,0	96,3	136,8	52,1	8,8	60,9	10,9	100,0	100,0
10,7	10,9	243,7	168,7	76,5	106,9	245,2	10,7	100,0	100,0
41,5	43,1	37,9	38,8	11,9	17,8	12,4	10,9	100,0	100,0
36,6	36,0	37,7	31,5	17,8	77,2	12,0	10,0	100,0	100,0
11,2	10,0	96,3	136,8	52,1	8,8	60,9	10,9	100,0	100,0
10,7	10,9	243,7	168,7	76,5	106,9	245,2	10,7	100,0	100,0

Tableau 41: Subvention de fonctionnement par genre de service

année civile (en milliers de dollars)

Services	Année civile 1985	Année civile 1986	Provisions pour le premier trimestre*
Bien fonds,	434 800	314 500	106 000
Installations et équipement	192 300	192 300	22 900
Voyageurs	434 800	420 500	175 200

* Ils comprennent le Programme spécial du gouvernement, le Programme d'initiatives spéciales pour l'emploi, et l'affectation de fonds du ministère de l'expansion industrielle régionale à l'amélioration de gares et d'abris du Bas-Saint-Laurent.

Exploitation des services ferroviaires voyageurs : Le principal

objectif est de fournir un réseau efficace de services ferroviaires voyageurs au Canada. Une façon de mesurer le rendement est de suivre l'évolution de la subvention d'exploitation par kilomètre-voyageur payant, cette dernière étant mesurée en dollars constants et en dollars courants. La subvention moyenne en dollars constants figure dans le tableau 7 à la page 5-23, et la subvention par genre de service figure dans le tableau 41.

En 1985, un certain nombre de services seront rétablis. Ils s'ajouteront aux réseaux déterminés par le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs.

- Le Supercinéma (Ilaiaon Winnipeg - Edmonton - Vancouver)
- L'Atlantique (Ilaiaon Montréal - Halifax via Sherbrooke et Saint-Jean (N.-B.)
- Le Canadien (Ilaiaon Montréal - Ottawa - Sudbury)
- La Ilaiaon Montréal - Sherbrooke
- La Ilaiaon Toronto - Peterborough - Havelock
- La Ilaiaon Mont-Joli - Montréal

Les fonds nécessaires pour rétablir ces services seront d'environ 40 millions de dollars. Ils proviendront du budget actuel de VIA Rail, soit 600,7 millions de dollars.

Services de trains de banlieue de la région de Montréal : Ces subventions sont versées à la province de Québec pour la modernisation des service trains de banlieue de la région de Montréal.

Politique, planification et administration : Cette composante dispose des ressources nécessaires pour effectuer les paiements au titre des services ferroviaires voyageurs, élaborer et évaluer la politique relative à ces derniers, évaluer le rendement du Programme et mener des études sur l'efficacité et la rentabilité de ces services ferroviaires voyageurs.

Données sur le rendement et justification des ressources

VIA Rail : Le tableau 39 constitue un état récapitulatif de l'appui financier que le gouvernement a fourni à VIA Rail depuis que celle-ci a commencé à exercer son activité en 1979. Comme VIA Rail suit l'année civile les marchés que le gouvernement passe avec elle pour la prestation des services ferroviaires voyageurs sont eux aussi établis en fonction de l'année civile. Le tableau 40 montre la répartition des paiements prévus pour VIA Rail en 1985-1986, par année civile. Les besoins financiers de VIA Rail en 1984-1985 résultant d'une augmentation de 41 millions de dollars, en 1984, au chapitre de la participation de cette compagnie aux immobilisations. En 1985-1986, la subvention de VIA Rail sera réduite à 93 millions de dollars, ce qui se traduira dans les niveaux de référence de cette dernière. Cette réduction sera effectuée surtout grâce à une diminution des frais imposés à VIA Rail par les chemins de fer, une réduction des frais généraux et des frais d'administration. Dans le cadre de son mandat, le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs crée en 1984 supervise l'exécution de cette réduction des dépenses.

Tableau 39 : Résumé des besoins en capital et des besoins de fonctionnement de VIA Rail (en milliers de dollars)

	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986*
Fonctionnement	274 351	331 000	446 308	461 490	445 541	471 131	420 500
Biens-fonds, installations, et matériel	67 100	117 500	89 111	130 782	158 207	92 569	175 200
main d'oeuvre	-	3 169	5 198	11 664	7 365	5 000	5 000
Totaux	341 451	451 669	540 617	603 936	611 113	568 700	600 700

* Les montants affectés aux programmes de fonctionnement plutôt qu'aux programmes d'immobilisations sont actuellement étudiés par le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et seront peut-être ajustés en 1985-1986.

ndement financier de 1983-1984: Tableau 38: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				
	Réel			
	1983-1984	1983-1984		
	\$	A-P	\$	A-P
paiements à VIA Rail:				
exploitation de services ferroviaires voyageurs	445 541	-	568 400	-
acquisition et rénovation d'installations et de matériel	158 207	-	182 000	-
vide à la main-d'oeuvre	7 365	-	5 000	-
	611 113	-	755 400	-
litique, planification et administration	1 511	22	1 773	22
	612 624	22	757 173	22
			(144 549)	-

Explication de la différence: Les paiements pour l'exploitation des trains de voyageurs ont été inférieurs à ceux qui avaient été prévus, surtout à cause des frais moindres imposés à VIA Rail par les chemins de fer, ainsi que de l'amélioration de la productivité de l'adite compagnie et es mesures de contrôle des frais prises par cette dernière. Les paiements au titre des immobilisations ont également été plus faibles que ceux qui avaient été prévus, parce que l'exécution de projets d'immobilisations a été retardée, reportée ou évitée.

Description

paiements à VIA Rail Canada Inc.: Depuis le 1er avril 1979, et en vertu de l'Accord sur les services ferroviaires voyageurs qu'elle a passé avec Transports Canada, VIA Rail est chargée de la gestion de tous les services ferroviaires voyageurs du Canada, auparavant exploités par le CN et le CP. Avant ce transfert de responsabilité, 80 % des pertes compensées à ces derniers par les services en question étaient fournies par VIA Rail. Avant le transfert des services indiqués par le Ministre dans des marchés appelés Demandes de services complémentaires (DSC). Ces dernières portent sur tous les services ferroviaires voyageurs exploités par VIA Rail. En octobre 1984, c'est-à-dire lorsque le service Moncton-Edmundston a été instauré, leur nombre est passé de 33 à 34. Il augmentera de nouveau en 1985 lorsque les réinstallations de services envisagées auront lieu. A son tour, VIA Rail passe des marchés avec le CN et le CP pour assurer le droit de faire circuler des trains de voyageurs sur leurs réseaux respectifs et leur faire assurer l'exploitation de ces trains ainsi que l'entretien du matériel et le fonctionnement d'autres installations de soutien.

F. Transport ferroviaire des voyageurs

Objectif

Contribuer à l'implantation d'un réseau sûr, efficace et suffisant de services ferroviaires voyageurs, capable d'aider le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs.

Il faut à cette fin viser les buts suivants:

- continuer à mettre des fonds supplémentaires à la disposition de VIA Rail, pour lui permettre de moderniser son matériel, ses installations et son infrastructure;
- réduire les frais et les subventions d'exploitation du gouvernement par kilomètre-voyageur (en dollars constants);
- améliorer les aspects institutionnels, légaux et administratifs du Programme des services ferroviaires voyageurs;
- améliorer les services ferroviaires voyageurs grâce à l'acquisition de matériel roulant approprié et au rétablissement de certains parcours.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 61% du total des dépenses du Programme et 9% du total des années-personnes. Plus de 98% des dépenses qu'elle occasionne (quelque 60% du total des dépenses du Programme) sont des paiements pour la prestation de services ferroviaires voyageurs par VIA Rail Canada Inc.

Tableau 37: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses				1985-1986			
Prévu				1984-1985			
Réel				1983-1984			

Par des décisions récentes, il a approuvé l'achat de 3 840 wagons supplémentaires au prix de 250,6 millions de dollars pendant trois exercices financiers :

1983-1984	89,6 millions de dollars	1 380 wagons
1984-1985	161,0 millions de dollars	2 460 wagons

Cela portera à 13 120 le total des wagons appartenant au gouverne-

Dans l'ensemble, la remise en état d'embranchements ferroviaires et l'achat de wagons-trétes ont contribué à accroître la capacité du réseau de transport et de manutention des grains.

Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve : Dès qu'il sera terminée, soit le 31 mars 1985, ce programme quinquennal fera l'objet d'une évaluation complète qui permettra de déterminer s'il répond aux objectifs initiaux. Transports Canada, Travail Canada, le CN et les syndicats ferroviaires concernés ont établi un programme spécial d'aide à la main-d'oeuvre pour aider les employés qui peuvent être défavorisés par ces changements apportés pendant la période quinquennale. Le gouvernement fédéral dédommagera le chemin de fer d'une partie déterminée des frais engagés, et il a autorisé des dépenses totalisant 10 millions au cours de la période d'essai et d'évaluation.

Tableau 36: Tableau financier relatif aux programmes ayant trait au chemin de fer de Terre-Neuve (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		Prévu		Réel	
1985-1986		1984-1985		1983-1984	
\$	%	\$	%	\$	%
-	-	9 200	92	12 810	93
-	-	2 000	8	958	7
-	-	11 200	100	13 768	100

Autre développement du transport des marchandises : Ce programme est conçu pour démontrer l'efficacité d'installations de chargement des pommes de terre centralisées, bien équipées et utilisables par tous les temps à Albany, ont été construites pour être utilisées pendant la saison de navigation 1983-1984.

Les nouvelles installations ont été confiées au CN. Le P.E.I. Potatoes Marketing Board (Bureau de commercialisation des pommes de terre P.E.I.) est chargé de leur gestion et de leur exploitation. Un comité fédéral-provincial regroupant des représentants des expéditeurs de pommes de terre et du chemin de fer évaluera les résultats du programme en question après les trois premières années d'exploitation de ces installations, c'est-à-dire à la fin de 1985-1986, pour déterminer si un suivi quelconque est nécessaire, et dans l'affirmative, quel doit être ce dernier.

nation de certains terrains des Chemins de fer du gouvernement canadien ces derniers étant un groupe de chemins de fer appartenant au gouvernement et qui ont formé par la suite les Chemins de fer nationaux du Canada.

Données sur le rendement et justification des ressources

Appui accordé au transport des grains : Les deux principales initiatives visant à assurer le transport satisfaisant des grains sont le Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires et la fourniture de wagons-tremies à grain.

Remise en état d'embranchements ferroviaires : Ce programme assure la remise en état et l'amélioration d'embranchements des Prairies pour leur permettre de répondre aux normes relatives aux wagons à grain modernes. Au 31 mars 1985, on aura dépensé 628 millions de dollars pour des travaux tels que l'élargissement de remblais et le drainage, le ballastage et le remplacement de traverses, la pose de rails, la réparation de ponts et l'asphaltage de leur tablier.

Des études ont indiqué que la remise en état d'embranchements a entraîné des augmentations importantes de la capacité de ces derniers, réduit les fermetures de lignes à cause de facteurs météorologiques, et contribué à diminuer la durée de rotation des wagons.

Tableau 35: Remise en état d'embranchements ferroviaires réalisée (en kilomètres) prévue (en kilomètres)

	Élargissement	Ballastage et	remblais	et drainage	de traverses	Pose de rails	Asphaltage définitif
1977-1978	359,2	164,0	-	-	-	-	-
1978-1979	791,5	840,4	105,1	-	75,2	33,3	-
1979-1980	652,7	990,8	105,1	-	75,2	33,3	-
1980-1981	880,9	741,9	282,1	568,1	231,4	683,6	1981-1982
1981-1982	703,3	547,0	231,4	683,6	260,2	544,6	1982-1983
1982-1983	764,4	708,9	159,8	544,6	260,2	544,6	1983-1984 (Travaux terminés)
1983-1984 (Travaux terminés)	600,1	645,5	260,2	634,1	279,9	518,7	1984-1985 (Travaux prévus)
1984-1985 (Travaux prévus)	1 547,7	826,5	279,9	518,7			

Fourniture de wagons-tremies : Au cours de la décennie qui s'est terminée en 1982-1983, le gouvernement fédéral a acquis 11 280 wagons destinés au transport des grains, y compris 2000 wagons loués pour 25 ans au coût annuel estimatif de 17 millions de dollars.

programme de remise en état d'embranchements: Ce programme vise à améliorer le réseau d'embranchements de l'Ouest canadien pour qu'il puisse recevoir des wagons en tenant compte de certaines normes, généralement à l'année. Les travaux sont limités à des lignes tributaires du transport des grains et intégrées au réseau permanent.

programme d'acquisition de wagons-trémies: Le gouvernement verse des contributions à la Commission canadienne du blé pour l'achat et la location de wagons-trémies qui serviront à acheminer les grains aux marchés.

indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains: Le gouvernement fédéral a convenu d'indemniser les chemins de fer des pertes occasionnées par le transport des grains pendant la campagne agricole 1982-1983 et jusqu'au 31 décembre 1983 pour la campagne agricole 1983-1984, date à laquelle la loi sur le transport du grain de l'Ouest est entrée en vigueur.

Les versements faits en 1983-1984 avaient trait à la campagne agricole 1982-1983, 182,6 millions et à la campagne agricole 1983-1984, 41,9 millions, soit un total de 324,5 millions. Un versement de 29,3 millions a été fait pendant l'année financière 1984-1985, en guise de ajustement définitif de ces arrangements prévoyant des versements provinciaux aux chemins de fer.

développement du transport du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: L'exécution de ce programme quinquennal débuta en 1980-1981. L'objectif principal a été de revitaliser le chemin de fer de Terre-Neuve, et de déterminer le rôle qu'il devrait jouer dans l'ensemble des transports de cette province. Le programme a permis d'implanter et d'éprouver un chemin de fer conçu pour le transport de conteneurs et tout a fait efficace. Des fonds lui avaient été alloués pour l'achat de conteneurs, l'installation d'un matériel moderne de chargement de ces derniers à des points de distribution stratégiques, et l'achat de matériel roulant utilisable sur des voies étroites, y compris des wagons plats et du matériel de triage, pour permettre de bonnes correspondances avec les services de transport maritime et de camionnage.

politique, planification et administration: Cette composante dispose des ressources nécessaires pour établir et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport ferroviaire du fret, et des services connexes fournis par le programme. Il est chargé notamment de conseiller le gouvernement sur toutes les questions touchant ce genre de transport ainsi que le transport la maintenance des grains, d'évaluer la rentabilité du réseau ferroviaire, de surveiller les services de chemin de fer et les tarifs marchands, d'apprécier la technique ferroviaire et le rendement des chemins de fer en matière d'économie de l'énergie, d'évaluer les programmes et les projets du gouvernement, de donner des conseils sur les subventions et les propositions législatives, ainsi que de conseiller le Ministère sur l'alié-

Rendement financier de 1983-1984 : Le tableau 34 indique les principaux articles de dépenses.

Tableau 34: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Réal		A-P		\$		A-P	\$	Différence
	1983-1984	1983-1984	1983-1984	1983-1984	1983-1984	1983-1984			
Appli au transport des grains	93 200	-	93 200	-	-	-	-	-	-
Remise en état d'embranchements	86 183	-	86 183	-	-	-	-	-	-
Acquisition de wagons-trémi	17 054	-	17 054	-	-	-	-	-	-
Location de wagons-trémi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Versements faits aux chemins de fer par suite de l'entrée de la Loi	196 437	-	110 918	-	85 519	-	-	-	-
Developpement du transport ferroviaire sur le transport du grain de l'Ouest	324 593	-	-	-	324 593	-	-	-	-
du fret - Programme de conteneurisation	12 810	-	21 000	-	(8 190)	-	-	-	-
Programme d'aide à la main-d'œuvre	958	-	2 000	-	(1 042)	-	-	-	-
Autre développement du transport ferroviaire du fret	292	-	-	-	292	-	-	-	-
Politique, planification et administration	3 156	34	3 977	37	(821)	(3)	-	-	-
Bureau du coordonnateur du transport des grains	1 138	18	1 670	20	(532)	(2)	-	-	-
	539 384	52 139 565	57	399 819	(5)				

Explication de la différence: Elle s'explique par les importantes dépenses du programme suivantes qui ont été approuvées dans le Budget d

Augmentations (diminutions) en millions de dollars

- L'augmentation du financement pour l'acquisition de wagons-trémi;

- Le dédommagement versé aux chemins de fer au titre de l'acheminement des grains et résultant de l'apport des modifications prévues par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest;

- La diminution causée par la réaffectation de liquidités au Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve et au Programme d'aide à la main-d'œuvre.

Tableau 33: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1985-1986	Prévu	Réal		
				A-P	A-P
pui au transport des grains	99 800	132 900	93 200	-	-
emises en état d'embranchements	-	164 665	-	-	-
acquisition de wagons-trémiés	17 242	17 718	-	-	-
location de wagons-trémiés	-	-	-	-	-
tente auxiliaire Canada - Manitoba	117 042	315 283	196 437	-	-
sur Churchill	6 000	300	-	-	-
rssements faits aux chemins de fer par	-	-	-	-	-
utilité de l'entrée en vigueur de la Loi	-	29 336	-	-	-
sur le transport du grain de l'Ouest	-	-	-	-	-
veloppement du transport ferroviaire	-	-	-	-	-
du fret - Programme de conteneurisation	-	9 200	-	-	-
du chemin de fer de Terre-Neuve	-	-	-	-	-
de à la main-d'œuvre	-	2 000	-	-	-
ltre développement du transport	163	490	-	-	-
errovialaire du fret	3 332	4 697	29	3 156	34
Administration	-	-	4	1 138	18
ureau du coordonnateur du transport des grains*	126 537	361 574	33	539 384	52

Le Bureau du coordonnateur du transport des grains a été établi en tant que programme distinct en 1984-1985.

L'activité a deux sources de recettes, qui totaliseront selon les estimations 1 million de dollars en 1985, qui sont créditées directement u Fonds du revenu consolidé, et qui doivent être utilisées à d'autres ins.

La première source de recettes est l'intérêt que les compagnies de chemin de fer paient au gouvernement sur les fonds du programme de remise n'état qui sont avancés pendant l'année et qui n'ont pas été utilisés e wagons-trémiés à grain à ces compagnies pour l'acheminement hivernal de e produit, lorsqu'ils ne sont pas nécessaires pour le transport des rains dans l'Ouest canadien.

E. Transport ferroviaire du fret

Objectif

Contribuer à l'implantation et à l'exploitation d'un réseau de transport ferroviaire du fret, notamment des grains, qui soit sûr, efficace et suffisant, et qui aide ainsi le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs.

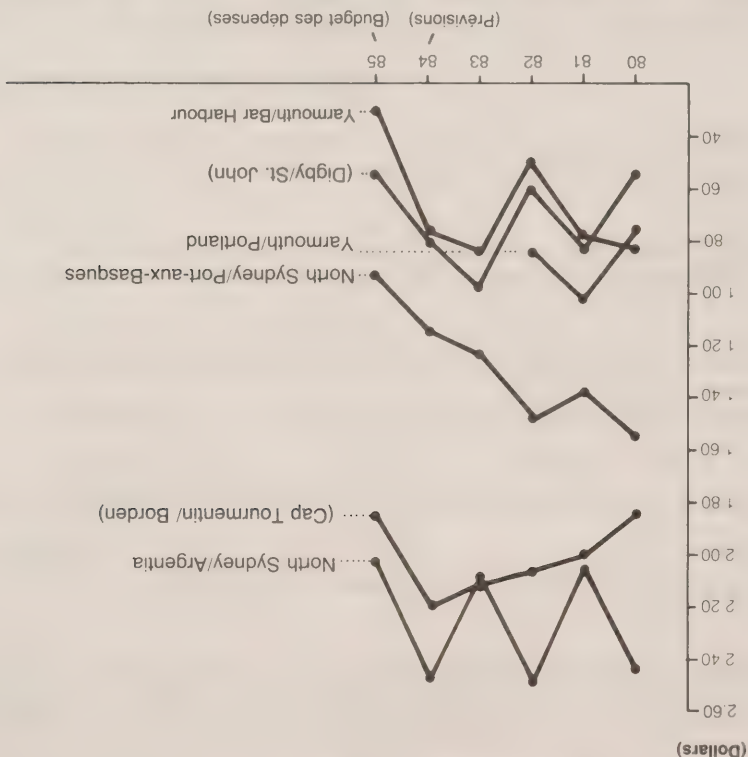
A cette fin, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- assurer une capacité ferroviaire suffisante dans l'ensemble du pays;
- examiner la Loi sur le transport du grain de l'Ouest;
- aider à accroître la capacité du réseau de transport et de maintenance des grains;
- voir à la remise en état de certains embranchements tributaires du transport des grains et intégrés au réseau ferroviaire de base;
- recouvrer des montants versés en trop aux Chemins de fer nationaux du Canada, qui totalisent 46,8 millions de dollars.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 13% du total des dépenses du Programme pour 1985-1986, et 11% du total des années-personnes. La plupart des dépenses (96%) sont des contributions versées aux compagnies de chemin de fer au titre des frais de remise en état d'embranchements ferroviaires cPrairies, et à la Commission canadienne du blé pour la location de wagons-trémies.

Tableau 32: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalente offert (y compris une provision pour bénéfices relative à la période de 1980 à 1984)



Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalente est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques

Achat du CN (non budgétaire): Un fonds de 16,8 millions de dollars a été établi pour financer l'acquisition d'immobilisations par CN Marine Inc. Le solde initial de ce fonds créé en vertu de l'Accord tripartite a été augmenté de 21,7 millions de dollars en 1983-1984. Sur ce total, un montant de 6,7 millions de dollars constitue une allocation au titre de l'inflation, qui se rapporte à des fonds non dépensés conformément au plan initial et, et les 15 autres millions représentent une contribution du ministère de l'Expansion industrielle régionale en vue de la mise en service d'un navire nommé le Gulfspan. Aux termes de l'accord en question, le gouvernement du Canada achète des actions du CN qui, à son tour, doit utiliser les fonds qu'il reçoit ainsi pour acheter des actions de sa filiale, CN Marine Inc.

La plupart des fonds d'immobilisations actuels sont utilisés par CN Marine Inc. pour acquérir un nouveau traversier, le M.V. Caribou.

Le niveau de référence de 1985-1986 tient compte de changements fondamentaux apportés à l'exploitation et à la gestion de CN Marine Inc. annoncés par le gouvernement. Le plus important a été la décision de faire de cette dernière une société de la Couronne distincte, et d'éliminer l'indemnité pour bénéfices pendant deux ans, ainsi que le versement d'un dividende au CN. Cela représente une économie de 21,5 millions de dollars. D'autres économies totalisant 15,3 millions sont rendues possibles par l'augmentation des recouvrements de frais sélectifs la diminution des frais d'exploitation, la réorganisation des services de cabotage ainsi que des services de traversier du golfe et de la baie de Fundy, et le rajustement des tarifs par suite de recettes accrues (environ 5 millions de plus).

Tableau 31: Paiements à CN Marine Inc. par service de traversier (année civile)

Services de traversier	(en milliers de dollars)			
	Frais	Sub-ventions	Niveaux des subventions fédérales	
	Prévu 1985	Prévu 1985	Prévu 1984	Réel 1982

North Sydney/Port-aux-Basques	51 869	15 853	36 016	69,4	77,3	76,7	78,5
- Par eau	23 451	5 452	17 999	76,8	80,9	83,7	88,5
- Par chemin de fer	9 124	2 573	6 551	71,8	77,5	73,7	78,1
North Sydney/Argenta	35 674	3 746	31 928	89,5	91,6	92,8	93,1
Service de cabotage de Terre-Neuve	36 415	8 632	27 783	76,3	81,0	79,2	78,8
- Par eau	4 321	167	4 154	96,1	96,3	95,2	95,6
- Par chemin de fer	13 303	7 737	5 566	41,8	53,3	57,1	47,0
Digby/St. John	11 036	8 122	2 914	26,4	51,5	49,6	38,8
Yarmouth/Bar Harbor	-	-	-	-	-	-	77,0
Yarmouth/Portland*	1 425	1 425	-	-	-	-	-
Intérêts	186 618	53 707	132 911	-	-	-	-
Totaux							

* Le service Yarmouth/Portland a pris fin le 31 décembre 1982.

services de traversier et de cabotage - Paiements à CN Marine Inc.:

Depuis le 1er janvier 1979, CN Marine Inc. offre des services de traversier et de cabotage en vertu de marchés d'exploitation passés avec Transports Canada. Ce dernier a également conclu des marchés pour le transport de wagons par CN Marine Inc. entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. Ces marchés sont négociés de nouveau chaque année, sous réserve des conditions et modalités de l'accord tripartite conclu entre Transports Canada, le CN et CN Marine Inc., qui récemment fait l'objet d'un examen. De nouveaux navires seront acquis dans les limites du financement actuel, amélioreront l'efficacité des services ainsi que la capacité, et réduiront les frais d'exploitation.

Les marchés d'exploitation suivent l'année civile et correspondent ainsi à l'exercice financier des entreprises. Le tableau 29 indique la répartition des paiements prévus pour 1985-1986, par année civile.

Tableau 29: Répartition des paiements à CN Marine Inc. prévus pour 1985-1986, par année civile (en milliers de dollars)

année civile 1985	
Paiements prévus	132 911
Moins le financement assuré à même les crédits des années précédentes	32 750
	<u>100 161</u>
Provisions pour le premier trimestre	32 750
	132 911

Le tableau 30 indique la raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. pour l'année civile 1985. Les tableaux 31 et 32 donnent les détails de ces paiements par service de traversier offert.

Tableau 30: Raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. par année civile (en milliers de dollars)

	Prévu 1985	Prévu 1984	Réel 1983	Réel 1982
Depenses de fonctionnement	157 618	157 248	149 147	147 246
Amortissement	11 500	11 943	11 602	8 517
Administration et autres postes non attribués	17 500	19 221	17 824	16 725
Depenses totales	186 618	188 412	178 573	172 488
Allocation pour bénéfices	-	22 800	19 803	16 507
Frais admissibles (totaux)	186 618	211 212	198 376	188 995
Récentes provenant des usagers	52 282	46 312	43 982	37 451
Revenu en intérêts	1 425	2 000	1 236	1 888
Paiements du gouvernement fédéral	132 911	162 900*	153 158*	149 656*

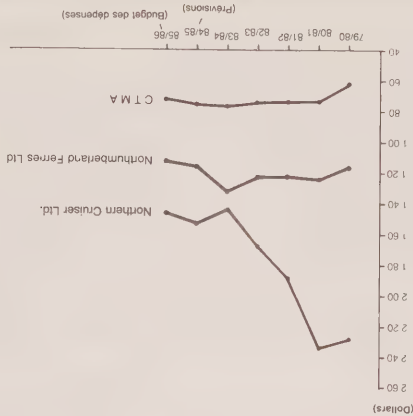
* Comprend les paiements au programme d'aide à la main-d'œuvre.

Tableau 27: Subventions versées pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés

Services	Frais admissibles		Subventions	(Pourcentages des frais admissibles)			
	Budget des dépenses	1985-1986 dépenses		Budget des dépenses	1984-1985 Prévu	1984-1985 Réel	1982-1983 Réel
Transporteurs privés	Wood Islands (I.P.-E.)						
	Caribou (N.-E.)						
Transporteurs publics	(Northumberland Ferries Ltd.)						
	Sainte-Barbe (T.-N.)						
Blanc-Sablon (Québec)	(Northern Cruiser Ltd.)						
	Souris (I.P.-E.)						
Cap-aux-Meules, (Québec) (C.T.M.A.)	Black's Harbour (N.-B.)						
	North Head (N.-B.)						
(Coastal Transport Ltd.)	Argentea, Petite Forêt, et Little Paradise						
	dans la baie de Placentia						
(Puddestier Trading Co. Ltd)							

Totaux	17 729	7 623	10 106	-	-	-	-
Wood Islands (I.P.-E.)							
Caribou (N.-E.)							
(Northumberland Ferries Ltd.)							
Sainte-Barbe (T.-N.)							
Blanc-Sablon (Québec)							
(Northern Cruiser Ltd.)							
Souris (I.P.-E.)							
Cap-aux-Meules, (Québec) (C.T.M.A.)							
Black's Harbour (N.-B.)							
North Head (N.-B.)							
(Coastal Transport Ltd.)							
Argentea, Petite Forêt, et Little Paradise							
dans la baie de Placentia							
(Puddestier Trading Co. Ltd)							

Tableau 28: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalente offert en dollars de 1983.



Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

politique, planification et administration: Le composant possède les ressources nécessaires pour dresser et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport par eau et des services connexes subventionnés par le gouvernement fédéral. Ses attributions comprennent l'établissement de niveaux de services pour le transport par eau subventionné, la négociation et la surveillance du rendement à la lumière de marchés d'exploitation conclus avec CN Marine Inc., et des exploitants de services de traversier privés, la négociation d'accords avec des gouvernements provinciaux pour l'exploitation de services de traversier à frais partagés, et l'apport d'une contribution convenable du gouvernement fédéral aux services de traversier et de cabotage interprovinciaux et intraprovinciaux.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de traversier et de cabotage - Paiements aux provinces: En l'absence d'un engagement pris par les provinces de Terre-Neuve et de Québec pour fournir des services suffisants dans des régions déterminées, et par la Colombie-Britannique d'assurer des services convenables de transport des voyageurs et des marchandises sur la côte ouest en général, le ministère des Transports verse une subvention annuelle au gouvernement de chacune des trois provinces. Chaque subvention est modifiée tous les ans pour tenir compte des fluctuations de l'indice des prix à la consommation dans les villes de Vancouver, Saint-Jean (T.-N.) et Québec. Le tableau 26 indique les paiements effectués ou à effectuer.

Tableau 26: Subventions aux provinces (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		
	1985-1986	1984-1985	1983-1984
Colombie-Britannique	12 542	13 685	14 361
Terre-Neuve	1 958	2 140	2 267
Québec	2 472	2 734	2 870
Totaux	16 972	18 557	19 498
	20 475		

Services de traversier et de cabotage - Paiements à des exploitants privés: Les subventions sont versées à des exploitants privés pour leur permettre d'assurer les services de traversier et de cabotage pour voyageurs et marchandises. Tous les services de traversier sont interrompus, sauf celui de Black's Harbour/Grand-Manan au Nouveau-Brunswick, et celui de la baie de Plaisance, à Terre-Neuve. Le tableau 27 indique les subventions pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés. Le tableau 28 indique les subventions par mille-capacité nautique auto-équivalent offert pour les trois plus importants exploitants privés.

(dollars)

Budgetaire

de cabotage assurés par:

des exploitants privés

La Société des Transpor

80 JULY 2010

[illegible]

RECEIVED

of aux

on budgetaire

Architect's Actions:

- 1. **Define the Problem:**
 - Identify the client's needs and goals.
 - Conduct a site analysis.
 - Develop a conceptual design.
- 2. **Develop the Design:**
 - Create a preliminary design.
 - Develop a detailed design.
 - Obtain client approval.
- 3. **Obtain Permits:**
 - Submit the design to the local planning department.
 - Obtain the necessary permits.
- 4. **Construct the Project:**
 - Hire a contractor.
 - Monitor the construction process.
 - Complete the project.

comptes des mandats

(continued)

1. Introduction

ajements faits au

• **arbitration**

Description

004.4.4.11c 3400001e

que fédération étah

Barreau aux services

erniers, aux servi

entrent des possib

2001 SAN JUAN PASS

It is not clear whether the authors intended to suggest that the results of the study are generalizable to other populations or that the results are specific to the population studied. The authors should have been more explicit in their conclusions regarding the generalizability of the findings.

des Conditions de

Confédération. Les

politique en question

1000

• 11 At [ant] 10

transport

● cing expl

est;

ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS UNCLASSIFIED

1000

service de

-42 (Transports de

Tableau 24: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1985-1986		Prévu	1984-1985	Réel	1983-1984
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P

Budgétaire						
Paiements relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:						
Les provinces	20 475	-	19 498	-	18 557	-
Des exploitants privés	10 106	-	13 337 ²	-	12 176 ²	-
CN Marine Inc. ³	132 911	-	168 176	-	156 612	-
La Société des Transports du Nord Limitée ¹	-	-	-	-	643	-

Politique et administration	2 653	26	2 163	26	1 836	26
Totaux	166 145	26	203 174	26	189 824	26

Non budgétaire						
Achat d'actions du CN	-	-	6 100	-	69 032	-

¹ Les ressources nécessaires au réapprovisionnement du Keewatin assurées par la STNL, et la responsabilité de ce réapprovisionnement, ont été cédées au Programme du transport par eau pour 1984-1985 et les années subséquentes.

² Ce montant comprend un paiement estimatif de 3,5 millions de dollars en 1984-1985 et 2,8 millions de dollars en 1983-1984 à l'Atlantic Container Express.

³ Pour de plus amples renseignements sur la différence entre les prévisions et le budget des dépenses, voir la page 5-46.

L'affrètement annuel de quatre navires appartenant à Transports Canada en 1985-1986, sont versées directement au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées aux fins de l'activité concernée.

Rendement financier de 1983-1984: Le tableau 25 indique les différences variables constatées entre les dépenses budgétaires et non budgétaires réelles de 1983-1984 et les dépenses budgétaires et non budgétaires prévues de la même année.

D. Transport par eau

Objectif

Voir à la mise en place et à l'exploitation de services de cabotage et de traversier sûrs, efficaces et suffisants, conformément aux engagements pris en vertu des Conditions de l'entrée de l'Ile-du-Prince-Édouard dans la Confédération et des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada, ainsi que des responsabilités assumées d'après des décisions de principe du gouvernement.

À cette fin, les initiatives suivantes sont prévues pour 1985-1986

- limiter la croissance des subventions nécessaires grâce à de meilleures méthodes de passation des marchés et à un contrôle plus rigoureux des frais;

- donner suite énergiquement aux décisions visant à faire du CN Marine Inc. une société de la Couronne;
- acquérir de nouveaux navires pour CN Marine Inc., en vue d'accroître l'efficacité des services actuels;
- continuer à élaborer de nouveaux indicateurs du rendement et un nouveau mode de présentation de rapports, pour assurer une meilleure surveillance de tous les services de traversier;

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 16% du total des dépenses du Programme en 1985-1986, et 9% du total des années-personnes pendant la même année. Les subventions, contributions et paiements faits à CN Marine Inc. au titre des services de traversier et de cabotage constituent pour leur part 96% des dépenses prévues pour l'activité en question.

(de dollars)

[illegible]

transposées. On ne tient pas compte de la distance géographique entre les personnes et les propriétés concernées. Dans certains cas, par exemple, celui-ci a des conséquences négatives sur le développement de certaines zones rurales, certaines zones de montagne ou certaines zones littorales. En outre, certains travaux effectués dans le cadre de ce dernier ne seront pas terminés à cause du manque de temps et de restrictions financières.

(Transport router) 5-39

Données sur le rendement et justification des ressources

Développement du réseau routier: Une seconde phase du Programme de renforcement ou d'amélioration des routes principales a été approuvée en 1982, pour les trois provinces maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard). Elle prévoit une dépense totale de 84 millions de dollars, dont un montant estimatif de 23 millions de dollars en 1985-1986. Une phase II semblable a également été approuvée pour Terre-Neuve, où la dépense du gouvernement fédéral totalisera 36 millions de dollars, les derniers paiements ayant été faits en 1984-1985. Le programme actuellement exécuté à Terre-Neuve est un programme triennal (de 1982-1983 à 1984-1985), et les accords conclus avec les provinces maritimes doivent durer cinq ans (de 1982-1983 à 1986-1987).

Les programmes de financement routier établis en vertu d'accords cadre de développement conclus avec les provinces, qui ont été transférés du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada en 1982, prévoyaient l'achèvement de travaux d'amélioration et de construction de routes en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick et au Québec. Les derniers paiements ont été faits aux provinces en 1983-1984.

D'autres programmes de financement routier, mis sur pied en vertu du programme spécial du gouvernement et visant à l'exécution de projets de construction et d'amélioration de routes principales et secondaires choisis du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, ont été approuvés en 1983-1984. Au nombre de deux, soit un par province, ce sont des programmes triennaux (de 1983-1984 à 1985-1986) qui obligeront le gouvernement fédéral à dépenser un total de 35 millions de dollars à Terre-Neuve et de 44 millions de dollars au Nouveau-Brunswick au cours de la période visée.

Les ententes auxiliaires sur le développement des transports, qui prévoient des programmes de construction et d'amélioration de routes et chemins, ont été exécutées pendant 1984-1985 dans les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick. Ces programmes routiers portent sur une période quinquennale qui se terminera le 31 mars 1989, et leur coût totalisera 32,8 millions de dollars à l'I.-P.-É. et 90,5 millions de dollars au N.-B., le total des contributions du gouvernement fédéral devant se chiffrer à 16,4 et 63,4 millions respectivement.

Explication de la différence: La différence résulte des mesures importantes ci-après ajoutées au Programme après avoir été approuvées dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1983-1984:

- paiements faits à la province de Terre-Neuve en vertu de l'Accord sur le renforcement et à l'amélioration des routes principales;
- Le Programme de financement routier, exécuté en vertu d'accords cadre de développement conclus avec les provinces, a été transféré du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada (13,1 millions de dollars). Les derniers paiements au titre de ce programme ont été effectués en 1983-1984;
- programmes de financement routiers exécutés en vertu d'un programme spécial du gouvernement ont occasionné une dépense de 13,7 millions de dollars pour l'exécution de projets de construction et d'amélioration de routes principales et secondaires choisies.

Description

Paiements pour la construction de routes: Le gouvernement fédéral conclut des accords à frais partagés avec les provinces pour le renforcement et l'amélioration des routes principales et d'autres routes choisies. Les programmes de construction de routes offrent des avantages tels que l'accroissement de la sécurité, l'augmentation de la capacité, la diminution des frais des usagers de la route, l'instauration de limites de chargement des véhicules moins restrictives, et la réduction des périodes de déplacement.

Politique et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour élaborer, instaurer et surveiller des politiques et des programmes relatifs à la construction de routes et aux activités des transporteurs routiers. Ses responsabilités comprennent la négociation et l'application d'accords de construction routière, ainsi que la réalisation d'évaluations techniques et économiques de programmes routiers. L'attribution consistant à assurer la réglementation des activités extra-provinciales des transporteurs routiers a été déléguée aux provinces en vertu de la loi sur le transport par véhicule à moteur. La direction générale du transport routier est chargée de promouvoir l'uniformité des règlements provinciaux et d'élaborer des lignes de conduite fédérales en encourageant l'efficacité de la rentabilité du camionnage et du transport par autocar interprovinciaux et internationaux.

Tableau 21: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses			Prévu			Réel		
	1985-1986			1984-1985			1983-1984		
	\$	A-P	\$	\$	A-P	\$	\$	A-P	\$
Paléments pour la construction de routes:	23 000	-	24 112	-	17 800	-	17 800	-	17 800
Phase II du Programme des Maritimes	-	-	7 355	-	16 545	-	16 545	-	16 545
Accords de développement	-	-	-	-	20 140	-	20 140	-	20 140
Terre-Neuve	5 504	-	22 153	-	7 356	-	7 356	-	7 356
- Nouveau-Brunswick	17 440	-	20 480	-	6 088	-	6 088	-	6 088
Terra Transport - Gare routière	-	-	-	-	300	-	-	-	300
Programme routier spécial	45 944	-	74 100	-	68 229	-	68 229	-	68 229
Développement économique et régional-	2 000	-	1 500	-	-	-	-	-	-
le-du-Prince-Édouard	11 600	-	7 050	-	-	-	-	-	-
Nouveau-Brunswick	59 544	-	82 650	-	68 229	-	68 229	-	68 229
Politique et administration	2 398	20	2 524	21	1 783	21	1 783	21	1 783
	61 942	20	85 174	21	70 012	21	70 012	21	70 012

Rendement financier de 1983-1984: Le tableau 22 résume les changements importants survenus dans les besoins financiers en 1983-1984.

Tableau 22: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

	Réel			Principal			Différence		
	1983-1984			1983-1984			1983-1984		
	\$	A-P	\$	\$	A-P	\$	\$	A-P	\$

Paléments pour la construction de routes:

Phase II du Programme des Maritimes	17 800	-	18 000	-	(200)	-	17 800	-	17 800
Accords de développement	16 545	-	15 540	-	1 005	-	16 545	-	16 545
Terre-Neuve	20 140	-	8 577	-	11 563	-	20 140	-	20 140
généraux (MEER)	54 485	-	42 117	-	12 368	-	54 485	-	54 485
Programme routier spécial	7 356	-	-	-	7 356	-	7 356	-	7 356
- Nouveau Brunswick	6 088	-	-	-	6 088	-	6 088	-	6 088
Terra Transport - Gare routière	300	-	-	-	300	-	300	-	300
Politique et administration	68 229	-	42 117	-	26 112	-	68 229	-	68 229
	1 783	21	1 547	22	236	(1)	1 783	21	1 783
	70 012	21	43 664	22	26 348	(1)	70 012	21	70 012

Promouvoir l'écoulement sûr et efficace des gens et des marchandises par véhicule automobile, à travers les frontières provinciales et internationales, et s'assurer de l'existence et du bon entretien d'un réseau routier couvrant l'ensemble du Canada, tant sur le plan national que sur le plan régional.

Les buts et les initiatives sont les suivants:

- poursuivre avec les provinces et l'industrie du transport routier les efforts visant à réduire ou à éliminer uniformément les règlements inutiles sur les véhicules motorisés;
- surveiller et accroître la compatibilité des réglementations canadienne et américaine du camionnage;
- exécuter le Programme fédéral-provincial de renforcement ou d'amélioration des routes principales (Phase II) dans les provinces de l'Atlantique, où des contributions totalisant 23 millions de dollars seront versées en 1985-1986 pour appuyer l'amélioration de tronçons du réseau national de routes principales. Au cours de ce programme quinquennal à frais partagés, les contributions du gouvernement fédéral totaliseront 120 millions de dollars;

- administrer les 23 millions de dollars qui seront dépensés pour aider Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick à construire des routes et à améliorer certaines routes principales et secondaires choisies en vertu du Programme spécial du gouvernement. Les contributions fédérales à l'appui de ce programme triennal à frais partagés totaliseront 79 millions de dollars;

- réaliser et coordonner un projet témoin triennal de transport par autocar des voyageurs handicapés (service Roadcruiser) à Terre-Neuve;

- administrer, en 1985-1986, la contribution fédérale de 13,6 millions de dollars à l'appui de l'élément Transport routier des ententes auxiliaires sur les transports négociées en vertu de l'Entente sur le développement économique et régional conclue avec l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. La contribution fédérale à ce programme quinquennal à frais partagés qui vise à exécuter des travaux de construction et d'amélioration sur des routes provinciales, des routes secondaires et des routes d'accès totalisera 79,8 millions de dollars.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 6% du total des dépenses du Programme en 1985-1986, et 7% du total des années-personnes.

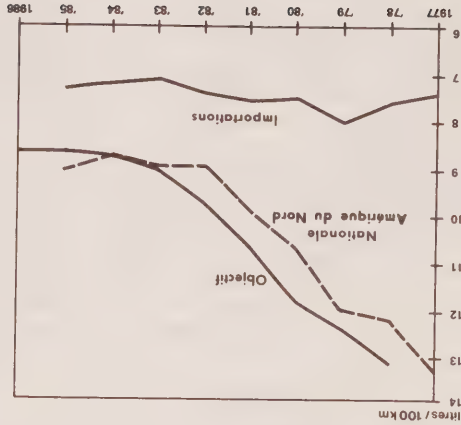


Tableau 19: Consommations de carburant moyennes des nouveaux véhicules automobiles

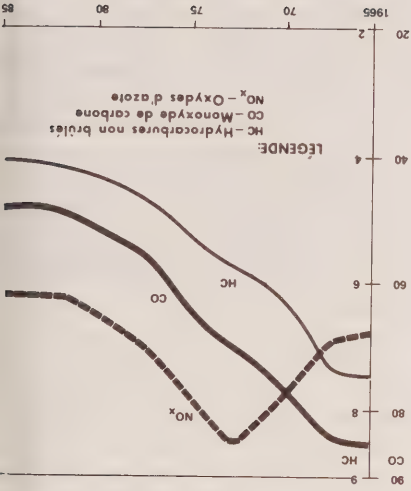


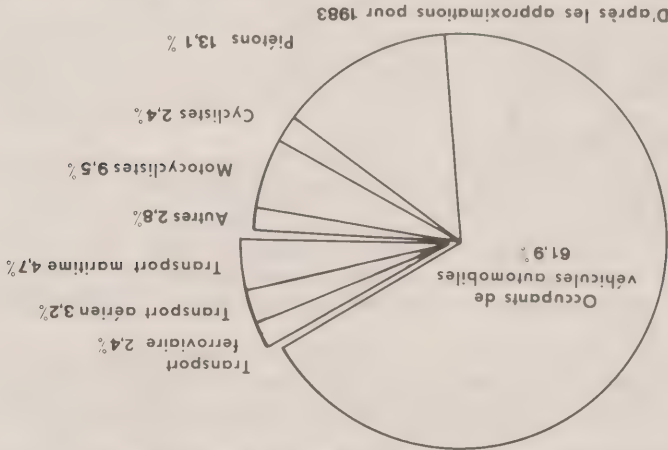
Tableau 20: Taux d'émission moyens prévus de véhicules automobiles

Le tableau 20 indique les taux d'émissions nocives prévus, compte tenu du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux véhicules satisfaisant aux normes en vigueur.

Emissions des véhicules: Un facteur lié étroitement à la baisse de la consommation de carburant est la quantité d'émissions des véhicules souhaitée. Le Ministère a élaboré des normes visant à réduire la pollution atmosphérique, avec la collaboration étroite d'organismes Canada et d'Énergie, Mines et Ressources Canada, ainsi que d'organismes nord-américains dont les activités ont trait à l'ingénierie et aux techniques, de même qu'à l'énergie. Il achète chaque année des véhicules automobiles dont le nombre et la diversité sont fonction de l'évolution technologique, et en fait l'essai pour voir s'ils sont conformes aux normes de consommation de carburant et aux normes anti-pollution. Il effectue des analyses des incidences socio-économiques avec l'environnement Canada, pour déterminer l'efficacité des normes anti-pollution (gaz d'échappement) pour la période qui suivra 1985.

Grâce aux programmes de sécurité routière de Transports Canada, aux programmes complémentaires des provinces et des territoires, ainsi qu'aux efforts des entreprises, le taux canadien de mortalité routière a diminué de 45% de 1974 à 1984, surtout grâce à l'accroissement de la sécurité automobile, à la détermination de mesures de sécurité rentables qui ont par la suite été prises par d'autres paliers de gouvernement et à l'information du public. Les efforts se poursuivront pour accroître la sécurité automobile et collaborer avec les gouvernements provinciaux pour réduire les augmentations prévues du nombre de morts sur les routes. En consultant le tableau 18, on voit que 90% de tous les accidents occasionnés par les transports continuent de se produire sur les routes.

Tableau 18: Pourcentage de morts par mode de transport



D'après les approximations pour 1983

Consommation de carburant: Le Canada consomme actuellement environ 3,2 millions de térajoules de pétrole par année. Environ 30% de ce pétrole est consommé par des voitures particulières et des camionnettes, et 15% par des véhicules utilitaires. En janvier 1976, le gouvernement a annoncé un programme d'économie de carburant axé principalement sur les voitures de tourisme appartenant à des particuliers. Les constructeurs d'automobiles ont accepté volontiers de s'y conformer. Pour définir ce programme et en surveiller le respect par l'industrie, les responsables du programme des transports de surface ont produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des constructeurs sur la consommation de carburant, analysé des plaintes du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 19, ces mesures ont contribué depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyenne des voitures neuves au Canada. Pour s'assurer que la consommation de carburant des véhicules automobiles continuerait de diminuer, le Parlement a adopté en 1982 la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. Le gouvernement a approuvé pour 1985-1986 un montant supplémentaire de 225 000 \$, ainsi que trois autres années - personnes, pour permettre d'élaborer et d'évaluer un projet de normes de consommation de carburant pour la période postérieure à 1985, d'établir de meilleurs systèmes de données et de rédiger des règlements d'appui.

Activités relatives à la sécurité automobile et à l'économie de l'énergie

Vérification de la conformité aux normes et aux dispositions du programme d'économie du carburant; tenue d'enquêtes sur les plaintes du public au sujet de prétendus défauts et sur les correctifs apportés par fabricants ou les importateurs.

Centre d'essais pour véhicules automobiles

Exécution de programmes d'essais de véhicules automobiles; réalisation de programmes d'amélioration des véhicules automobiles à l'intention de clients d'autres gouvernements ou du secteur privé.

Tenue d'enquêtes sur des accidents; élaboration et diffusion de renseignements techniques.

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité routière: Les recherches et les activités d'élaboration de normes continueront de se concentrer sur l'amélioration de la sécurité automobile, et surtout sur les dispositifs de retenue des occupants, le circuit de freinage et l'éclairage des véhicules, ainsi que le transport des handicapés. Pour assurer la conformité de l'industrie automobile aux normes de sécurité, il faudra faire l'essai d'environ 100 véhicules (au Centre d'essais pour véhicules automobiles) et 2500 pièces de véhicule, effectuer des vérifications techniques touchant 700 fabricants ou importateurs, enquêter sur 1500 plaintes du public et surveiller le déroulement des campagnes de rappel. Environ 1000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes. Des renseignements techniques sur la sécurité routière et la sécurité automobile, sur l'économie du carburant et les émissions des véhicules seront fournis aux Canadiens.

Certaines ressources financières serviront à l'achat de véhicules utilisés pour les essais de conformité et à l'achat ou à la modification de matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

Une contribution de 147 000 \$ sera versée à l'Association des routes et transports du Canada. Cet organisme a but non lucratif dont les membres sont des bénévoles (ce sont des représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, des transporteurs, des fabricants, des experts-conseils, etc.) s'intéressant aux aspects politiques, économiques et techniques de tous les modes de transport. En outre, les contributions en vue de recherches sur les mesures à prendre seront faites à des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent des recherches, élaborent ou évaluent des études de problèmes de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

Les recettes proviennent du recouvrement des frais d'utilisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles auprès des clients qui relèvent d'autres gouvernements ou appartiennent au secteur privé, ainsi que de l'attribution de biens d'équipement tels que les véhicules, une fois les essais terminés. Estimées à 0,3 million de dollar en 1985-1986, elles sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour l'activité.

Rendement financier de 1983-1984: En 1983-1984, il n'y a eu aucune différence importante entre le rendement financier prévu et le rendement financier réel. Les augmentations ont été causées par l'accroissement de la charge de travail, qui a permis d'appliquer convenablement la loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, et d'élaborer des normes de consommation de carburant pour la période postérieure à 1985. Trois autres années-personnes ont été affectées au programme Etc Canada.

Tableau 17: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		Différence	
	Réel	Principal	1983-1984	
	\$	A-P	\$	A-P
Sécurité routière et Réglementation automobile	13 104	140	11 661	131
			1 443	9

Description

Même si les gouvernements provinciaux ont la responsabilité de construire et d'exploiter les réseaux routiers, il appartient au gouvernement fédéral d'élaborer, d'instaurer et de surveiller les politiques et les programmes portant respectivement sur:

- les recherches en matière de sécurité routière et de normes de sécurité relatives aux nouveaux véhicules automobiles et à leurs pièces;
- la consommation de carburant;
- les émissions des véhicules.

Ces fonctions sont remplies par les services suivants de la direction générale de la Sécurité routière et de la Réglementation automobile:

Services

Fonctions

Normes de sécurité routière et recherches dans ce domaine
Etablissement de bases de données et de statistiques nationales connexes; recherches; établissement de normes.

B. Sécurité routière et Réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes ainsi que les dommages matériels occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, en augmentant la sécurité de ces derniers; à améliorer la santé des gens en réduisant les émanations de gaz et de vapeurs des nouveaux véhicules automobiles; à économiser l'énergie en réduisant la consommation de carburant moyenne de ces derniers.

A cet égard, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- Contribuer à diminuer le nombre de morts sur les routes pendant la période de 1984 à 1988, par rapport à celui de la période 1979 à 1983, en améliorant les normes de sécurité des véhicules automobiles, en augmentant le nombre des renseignements sur la sécurité fournis au public, et en exécutant avec les gouvernements provinciaux des programmes visant à accroître le port de la ceinture de sécurité et à réduire la conduite avec facultés affaiblies;
- S'assurer que les nouveaux véhicules permettront d'atteindre l'objectif de consommation de carburant de 1986, soit 8,6 L/100 km, et informer le public des cotes de consommation carburant de toutes les voitures neuves vendues au Canada;
- Faire en sorte que les nouveaux véhicules automobiles construits en 1985 ne dépassent pas les normes actuelles d'émissions des véhicules automobiles (d'hydrocarbures (2,0 g/mi), d'oxyde de carbone (25,0 g/mi) et d'oxydes d'azote (3,1 g/mi)).

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1% du total des dépenses relatives au Programme en 1985-1986, et 47% du total des années-personnes.

Tableau 16: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses		1985-1986		1984-1985		1983-1984	
		\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Sécurité routière et Réglementation automobile		14 366	136	14 681	138	13 104	140

En juin 1984, le gouvernement a également commencé à financer l'exécution d'un projet témoin comprenant deux volets et portant sur des services de transport spéciaux pour les personnes âgées dans la région de Minipig (Manitoba), qui sera exécuté sur une période de deux ans (1984-1985 et 1985-1986). Ce projet témoin vise à faire l'essai de service de porte à porte dans un milieu urbain densément peuplé, et d'un service à itinéraire fixe dans une banlieue donnée. Dans chaque cas, on mettra à l'épreuve un autobus qui s'abaisse, spécialement conçu pour le transport des handicapés.

Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements

étages: Le tableau 15 donne des précisions sur le financement par genre de projets. L'opération Gareautrain est un programme d'information visant à avertir les conducteurs des dangers qu'ils courent aux croisements de chemin de fer.

Tableau 15: Répartition des paiements pour déplacement de lignes de chemin de fer et de la construction de croisements

Budget des dépenses	1985-1986		1984-1985		1983-1984
	Prévu	Réel	Prévu	Réel	
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	5 560	160	1 080		
Travaux de déplacement de lignes de chemin de fer et de construction de croisements étages	9 974	12 365	8 511		
Opération Gareautrain	100	100	75		
Port Colborne (SCI)	-	-	1 300		
	15 634	12 625	10 966		

Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un total de 23,75 millions de dollars au titre du projet de déplacement de voies ferrées de Regina, dont 3 millions de dollars ont été versés en vertu du Programme d'aide aux transports urbains (PATU).

Les travaux de construction de croisements étages, permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît inévitablement la sécurité. En 1974, le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau a été de 1 074 et il y a eu 114 morts, alors qu'en 1983, il y a eu 563 accidents qui ont provoqué la mort de 57 personnes. Pendant la même période, le nombre des blessés est tombé de 664 à 265. Nous prévoyons que l'année civile 1984 donnera lieu à d'autres diminutions dans toutes les catégories, même si l'immatriculation des véhicules automobiles a augmenté de 25 % depuis 1975. La diminution des taux de mortalité routière aux passages à niveau n'est pas uniquement attribuable au remplacement d'un bon nombre de ces derniers par des croisements étages, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux.

Explication de la différence: Il y a eu diminution de l'aide aux transports urbains, parce que les travaux exécutés ont été moindres que ceux qui avaient été prévus. Il y a eu augmentation des frais de déplacement de lignes de chemin de fer et de construction de croisements étagés en Ontario, à cause du programme spécial du gouvernement.

Description

Les transports urbains relèvent principalement des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Le gouvernement fédéral accorde son appui financier aux travaux assujettis à la loi sur le déplacement de lignes et sur les croisements de chemin de fer ainsi qu'au Programme d'aide aux transports urbains (PATU). Le présent PATU se terminera le 31 mars 1985.

Données sur le rendement et justification des ressources

Programme d'aide aux transports urbains: En vertu du programme qui doit expirer le 31 mars 1985, quelque 207 projets ont été exécutés. Les contributions accordées par le gouvernement fédéral pour en financer l'exécution ont totalisé 228,2 millions de dollars.

Tableau 14: Ventilation des projets du Programme d'aide aux transports urbains

Genre de projet	Nombre	Contributions du PATU (en millions de dollars)
Transports urbains	73	21,8
Trains de banlieue	1	29,9
Métros de surface	1	2,9
Études de déplacement de lignes de chemin de fer	7	0,4
Déplacement de lignes de chemin de fer	1	3,0
Construction de croisements étagés	124	170,2
	207	228,2

Les projets relatifs aux transports urbains ont été des achats d'autobus, l'amélioration d'installations d'entretien, la mise en place d'abribus et de systèmes de radiocommunications pour les services de transport en commun existants, ainsi que le rachat d'entreprises privées de façon à constituer un réseau de transport public, et même l'établissement d'un service de transport en commun complet (étude du transport en commun, achat d'autobus, construction d'un garage, installation d'abribus et de panneaux de signalisation, implantation d'une gare routière et d'un système de radiocommunications). Des véhicules spécialement adaptés aux handicapés ont été achetés, des voies piétonnes ont été construites et des études de la circulation ou des transports ont été effectuées. L'exécution d'un grand projet de remise en état des installations des services ferroviaires de banlieue de Montréal a exigé le versement d'une contribution de 30 millions de dollars en vertu du PATU.

A. Transports urbains

Objectif

Accroître l'efficacité des transports urbains; améliorer les normes de qualité de l'environnement urbain et rendre plus efficace l'utilisation des terrains; économiiser l'énergie, et augmenter la sécurité aux croisements de chemin de fer.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 2% du total des dépenses du Programme en 1985-1986, et 1% du total des années-personnes. Quelque 98% des fonds réservés à cette activité sont des contributions.

Tableau 12: Dépenses pour l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

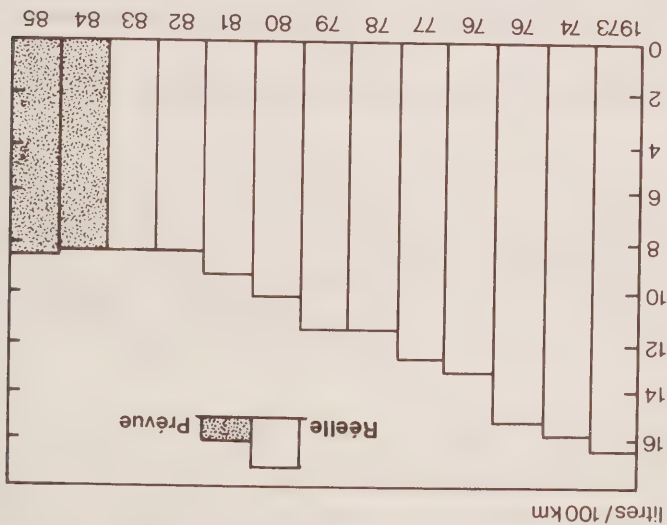
	Budget des dépenses			Différence		
	\$	A-P	\$	\$	A-P	\$
Paléont pour:	750	-	6 536	-	48 596	-
L'aide aux transports urbains						
Le déplacement de lignes de						
chemin de fer et la construction						
de croisements étages	15 634	-	12 625	-	10 965	-
Projet témoin en matière de transport	311	-	262	-	-	-
des personnes âgées	294	2	402	4	252	6
Politique et administration	16 989	2	19 825	4	59 813	6

Rendement financier de 1983-1984: Il n'y a eu aucune différence importante entre les besoins financiers réels et prévus.

Tableau 13: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses			Différence		
	\$	A-P	\$	\$	A-P	\$
Paléont pour:	48 596	-	55 400	-	(6 804)	-
L'aide aux transports urbains						
Le déplacement de lignes de						
chemin de fer et la construction	10 965	-	6 070	-	4 895	-
de croisements étages	252	6	473	6	(221)	-
Politique et administration	59 813	6	61 943	6	(2 130)	-

Tableau 11: Consommation moyenne de carburant pour les nouveaux véhicules vendus (L/100 km)

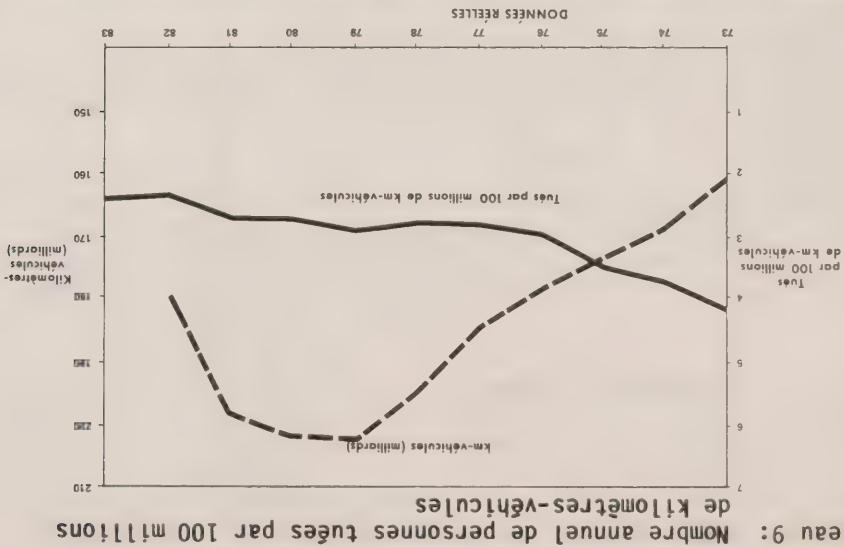


Emissions des véhicules: Le programme du gouvernement fédéral visant à établir des normes régissant les émissions des véhicules automobiles et les faire respecter continue à réduire les niveaux d'émissions moyens du parc automobile au fur et à mesure que des véhicules neufs remplacent les vieux. On estime que les niveaux d'émissions ont baissé dans l'ensemble de 25 à 30% depuis 1973. D'autres renseignements figurent à la page 5-

Consommation de carburant: Le Programme contribue à réduire la consommation de carburant des véhicules automobiles en établissant des normes facultatives d'économie de carburant pour les voitures neuves vendues au Canada et en surveillant attentivement la mesure dans laquelle elles sont respectées, ainsi qu'en assurant, avec l'industrie automobile et les provinces, la R et D relative à l'économie de l'énergie et touchant les routes et les véhicules automobiles. Le rendement récent et les objectifs à atteindre figurent dans le tableau 11, et ils sont indiqués plus en détail à la page 5-33.



Croisements de chemin de fer: Le Programme contribue à réduire le nombre d'accidents aux croisements de chemin de fer en fournissant une aide financière pour la construction de croisements étagés. On trouvera les précisions à la page 5-29.



Sécurité des véhicules automobiles : Les responsables du Programme, de concert avec les gouvernements provinciaux et l'industrie automobile, participent à l'exécution de programmes complémentaires visant à réduire le taux de mortalité routière. Le tableau 9 résume les résultats obtenus et les objectifs visés, et on trouvera des précisions supplémentaires à la page 5-32. Les réductions importantes du nombre de morts de la route ont probablement résulté des conditions économiques ainsi que des efforts du gouvernement fédéral et des provinces pour accroître le port de la ceinture de sécurité et l'usage des ensembles de retenue d'enfant, améliorer la sécurité des véhicules automobiles, et mieux faire respecter le code de la route.

Sécurité : Les principaux champs d'activité du Programme sont la sécurité des véhicules automobiles et la sécurité aux croisements de chemin de fer.

Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcourus.

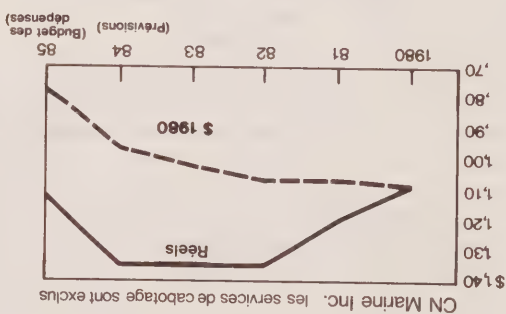
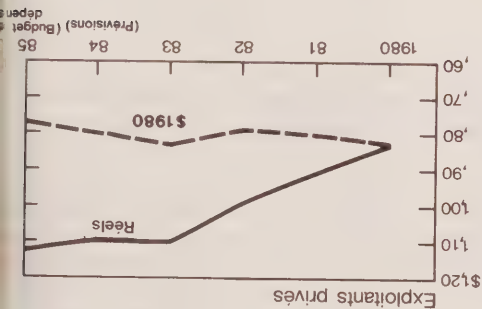


Tableau 8 : Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalent offert

Le gouvernement fédéral remplit ses engagements constitutionnels à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve par l'entremise de Marine Inc. Cette dernière exploite également, au nom du gouvernement fédéral, deux services permettant aux usagers de traverser la baie de Fundy. Des facteurs comme l'étendue des activités, le genre de navires nécessaires, les conditions d'exploitation et le niveau de service exigé par le gouvernement n'inclinent pas à comparer les frais engagés avec ceux d'autres exploitants.

Subventions aux services de traversier : Le tableau 8 indique la tendance constatée pour ce qui est de la subvention de fonctionnement moyenne versée à tous les services de traversier auxquels contribue le Programme des transports de surface. Encore une fois, il faut tenir compte de la nécessité d'améliorer l'accès aux localités éloignées et de promouvoir le développement économique. La page 5-40 contient des précisions supplémentaires.

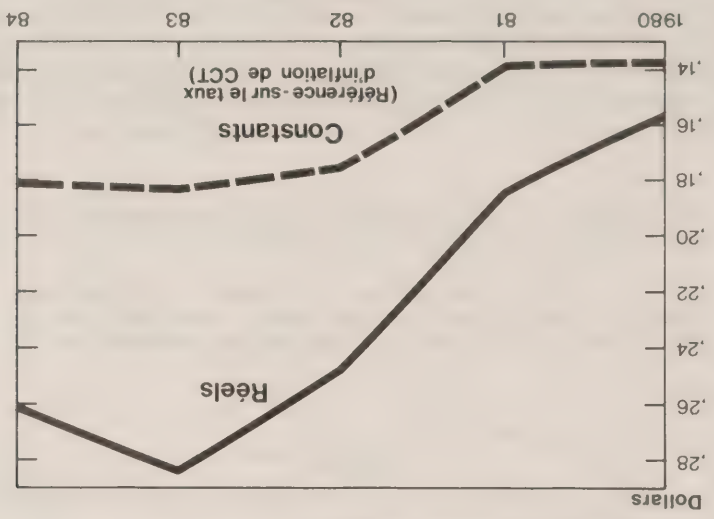
activités du Programme, et on peut s'en servir avantageusement pour valuer l'efficacité globale de ce dernier. Les tableaux 7 à 11 présentent les résultats obtenus, accompagnés de brefs commentaires et de renvois à de plus amples explications dans la section II intitulée "Analyse par activité".

Le Programme des transports de surface atteint les objectifs énoncés, en collaboration étroite avec divers organismes fédéraux, provinces, sociétés de la Couronne, d'autres paliers de gouvernement et avec l'industrie. Par conséquent, toute variation des résultats obtenus en matière de réalisation de ces objectifs ne peut être attribuée uniquement au rendement du Programme.

Efficacité: Deux indicateurs importants de l'évolution du Programme vers une plus grande efficacité sont le niveau des subventions versées pour les services ferroviaires voyageurs et les services de traversier.

Programme des services ferroviaires voyageurs: L'un des critères permettant d'en mesurer l'efficacité est le niveau moyen de la subvention de fonctionnement fédérale par kilomètre-voyageur payant. Il faut toutefois tenir compte du fait que les services ferroviaires voyageurs comprennent divers genres de services, à partir des services interurbains relativement rentables jusqu'à ceux qui donnent accès à des régions éloignées. Ces derniers sont très peu rentables mais sont offerts pour répondre aux besoins de transport fondamentaux des régions desservies.

Tableau 7: Subvention de fonctionnement moyenne par kilomètre-voyageur payant*



* L'expression "kilomètre-voyageur payant" signifie le déplacement d'un voyageur payant sur la distance d'un kilomètre.

Transport ferroviaire des voyageurs : Suite à la décision du gouvernement d'instaurer un programme des services ferroviaires voyageurs, un programme d'immobilisations révisé a été élaboré. La construction d'un atelier d'entretien se poursuit actuellement à Toronto se terminera en 1985. La modernisation du parc de VIA Rail est considérée prioritaire en raison de l'âge de la plupart des voitures de la Compagnie et des répercussions directes que le matériel roulant a sur le public. La livraison de la seconde commande de dix rames LRC s'est terminée en 1984.

L'amélioration de l'infrastructure (surtout entre Toronto et Ottawa, envisagée pour 1984 au coût prévu de 27,6 millions de dollars, a pris fin. Les efforts de VIA Rail en vue d'accroître la productivité et la rentabilité se poursuivent. En 1984, des recettes inférieures à celles qui avaient été prévues, ayant résulté surtout d'un fléchissement du marché des voyages, ont été compensées en partie par une hausse de la productivité et de meilleures méthodes d'utilisation et d'entretien du matériel.

Transport par eau : La renégociation de l'accord tripartite conclu avec (Marine Inc. et le CN s'est terminée vers la fin de l'année financière 1983-1984. Comme le gouvernement a décidé de faire de CN Marine Inc. une société de la Couronne distincte, il devra apporter d'autres révisions à cet accord pour tenir compte des nouveaux arrangements financiers et administratifs.

Réforme de la réglementation du camionnage : Transports Canada, avec la collaboration des ministères et organismes provinciaux et territoriaux chargés des transports, continuera à essayer d'élaborer et d'instaurer une réglementation économique et administrative modifiée de l'industrie du camionnage.

4. Efficacité du Programme

Généralités : Le gouvernement fédéral poursuit ses objectifs déclarés dans le domaine des transports de surface, surtout grâce aux dépenses prévues par le Programme. Sa tâche se complique du fait que les transports de surface comprennent trois modes de transport très différents (ferroviaire, traversier et routier) et que sa compétence varie d'un mode à un autre. Alors que les chemins de fer et les services de traversier interprovinciaux relèvent presque entièrement de sa compétence, le transport routier relève principalement de celle des gouvernements provinciaux.

A cause de ce partage de compétences et de plusieurs objectifs non mesurables, il n'existe encore aucun indicateur complet de la mesure dans laquelle le Programme permet de mettre en place un réseau national de transports de surface sûr et efficace. Il y a toutefois des moyens déterminés de mesurer la rentabilité et la sécurité des principales

- L'amélioration des services ferroviaires dans l'ensemble du Canada a été approuvée, et elle sera réalisée en 1985. Il s'agit de la réinstallation du service transcontinental de l'est ("Atlantique", qui relie Montréal à Halifax via Sherbrooke et Saint-Jean (N.-B.), du Super continental (Winnipeg - Edmonton - Vancouver), du Canadien (liaison Montréal - Ottawa - Sudbury) et des trois services régionaux, (liaisons Montréal - Sherbrooke, Mont-Joli - Montréal et Toronto - Peterborough - Havelock).
- Le matériel roulant de VIA Rail sera amélioré pour lui permettre de répondre à des normes de rentabilité modernes, grâce à l'achat de matériel;
- un examen des frais d'exploitation que les chemins de fer imposent à VIA Rail pour la prestation de services et l'usage d'installations a lieu actuellement, et il est effectué dans le dessein d'instaurer une formule de dédommagement juste et raisonnable;
- une évaluation complète de la gestion, de l'exécution et des aspects financiers du Programme des services ferroviaires voyageurs est en cours pour assurer les services les plus rentables et efficaces possible;
- une législation sera élaborée et adoptée pour fournir un cadre approprié et efficace à la prestation des services ferroviaires voyageurs au Canada;
- Les efforts portent surtout sur les principales initiatives suivantes:

2. Nouvelles initiatives

Les pressions exercées pour améliorer l'efficacité et la productivité des transports de surface ainsi que les initiatives américaines en vue d'une réforme de la réglementation ont amené le Canada à examiner sa propre réglementation. Les ministres des Transports provinciaux et leur homologues fédéral ont convenu en principe d'un programme canadien de réforme économique et administrative pour l'industrie du camionnage. L'examen de répercussions de la déréglementation des chemins de fer nécessitera également une attention constante au cours des prochaines années.

Comme le public est préoccupé des questions de sécurité, les provinces, l'industrie, les associations de sécurité routière et les groupes de protection des consommateurs espèrent fortement que le gouvernement fédéral sera le catalyseur indispensable qui assurera et coordonnera les initiatives nationales en matière de sécurité. Le nombre de victimes de la circulation ne changera probablement pas avant un ou deux ans.

• Perspective de planification

• Contexte

Dans le cas des transports de surface, le gouvernement a radicalement pu compter sur un vaste éventail d'énoncés de politiques et d'initiatives de financement afin d'atteindre ses objectifs de transport et de répondre à certaines demandes souvent difficiles en provenance du public.

On peut le constater par un désir général de voir le gouvernement agir avec plus de modération étant donné qu'on exige un réseau de transport assurant des services dans toutes les régions du Canada et offrant un choix de modes de transport ainsi que du matériel et des installations modernes, réseau qui serait également fiable et relativement économique. Le défi à relever consistera à équilibrer ces exigences par l'aptitude à fournir un tel réseau avec les moyens fiscaux du gouvernement et du secteur privé.

Même si il y a eu une diminution de la croissance du trafic engendré par les modes de transports de surface, des pressions constantes s'exercent sur le réseau en vue de l'amélioration des services ferroviaires voyageurs et des services de traversier (voyageurs), deux éléments dudit réseau qui sont financés en grande partie par le gouvernement fédéral. L'acheminement du grain, du charbon et d'autres marchandises continuera à nécessiter des investissements dans l'infrastructure des transports pour améliorer le rendement économique du Canada.

Le Programme des transports de surface s'est accru sensiblement au cours de la dernière décennie, par suite de problèmes modaux et régionaux déterminés. Ce qui a contribué le plus à l'accroissement des dépenses, c'est le Programme des services ferroviaires voyageurs (après que la responsabilité d'administrer les subventions versées au titre de ces services eut été transférée de la Commission canadienne des transports et confiée à Transports Canada), l'accroissement des frais occasionnés par la prestation de services de traversier dans l'est du Canada, et l'aide à la construction de routes. Le Programme des transports de surface a connu une autre croissance temporaire en 1983-1984 et 1984-1985, à cause d'arrangements transitoires relatifs à des paiements provisoires faits au CN et au CP pour les pertes résultant du transport des grains. Sous réserve de changements importants dans l'orientation de la politique, l'ensemble des dépenses du Programme devrait diminuer pendant les prochaines années, puis se stabiliser.

Étant donné les ressources fiscales limitées, les meilleures façons de continuer à accroître la rentabilité des transports seront encore la modification sélective du réseau de transport, la détermination et la mise de mesures visant à accroître la productivité, et l'instauration de techniques nouvelles.

Organisation: Chaque activité est régie par un seul directeur général. Chaque directeur général relève de l'administrateur des Transports de surface et ce dernier relève du sous-ministre des Transports.

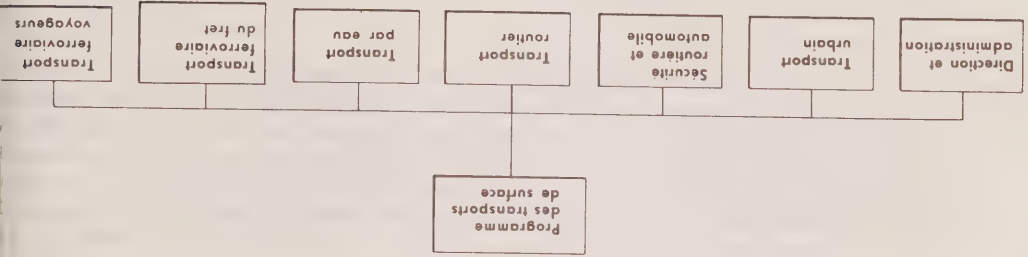


Tableau 5: Structure des activités

Structure des activités: La structure des activités qui est entrée en vigueur le 1er avril 1984 sert à présenter le plan financier de 1985-1986 selon les prévisions financières de 1984-1985, et à faire rapport sur le rendement financier réel en 1983-1984. Par conséquent, le plan financier de 1983-1984, qui figurait tout d'abord dans le Budget des dépenses principal de cette année-là, a été remanié en fonction de la nouvelle structure des activités. (Le tableau 52, à la page 5-71, fournit une comparaison entre le plan financier remanié et le plan dont les montants ont été ventilés à l'origine dans le Budget des dépenses principal de 1983-1984, par activité.)

4. Plan d'exécution du Programme

En outre, le Programme a des sous-objets visant à mieux assurer la sécurité, l'efficacité, l'équité et l'accessibilité de ce réseau, et qui appuie les objectifs socio-économiques du gouvernement.

des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

Veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport de surface sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

3. Objectif du Programme

croisements de chemin de fer. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre conformément aux articles 31 et 32 des Conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada et des Conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération. En outre, les dispositions de la Loi sur l'administration financière qui régissent les sociétés de la Couronne ont une incidence importante sur les rapports entre le CN et CN Marine Inc., VIA Rail et l'Administration canadienne des transports de surface.

Le Programme des transports de surface permet au gouvernement fédéral de s'acquitter de ses responsabilités en matière de transports urbains et de transport routier, par traversier et ferroviaire (voyageurs et marchan-
dises), ainsi que de sécurité routière et réglementation automobile.
Etant donné l'influence omniprésente des transports sur l'économie, il y a
de nombreux échanges avec les gouvernements provinciaux et d'autres minis-
tères fédéraux tels que ceux de l'Énergie, des Mines et des Ressources, de
particuliers dans le domaine des transports. Les sociétés de la Couronne
(le CN, VIA Rail et CN Marine Inc.) jouent un rôle primordial en assurant
des services de transport de surface. Par ailleurs, la Commission
canadienne des transports assure la réglementation économique et technique
de ces services, laquelle peut influencer sensiblement sur les activités et
le financement du Programme.

Ce dernier n'a des responsabilités de réglementation que dans les
domaines de la sécurité des véhicules automobiles et des pneus de véhicule
automobile, des émissions de gaz et de vapeurs, ainsi que de la consom-
mation de carburant. Son unique établissement est le Centre d'essais pour
véhicules automobiles de Blainville, (Québec). L'Administration cana-
dienne des transports de surface a une responsabilité mineure en matière
d'immobilisations, car elle possède quatre gares maritimes (pour travers-
siers) et quatre navires. Plutôt que d'exploiter directement des instal-
lations et d'assurer directement les services, elle passe des marchés pour
certains services de transport (par exemple, le transport ferroviaire des
voyageurs, les services de traversier et de cabotage) et verse des contri-
butions pour le transport ferroviaire des grains, l'amélioration des
réseaux routiers et l'accroissement de la sécurité aux croisements de
chemin de fer.

Comme le gouvernement fédéral a délégué une grande partie de ces
responsabilités des entreprises de camionnage et de transport par autocar
extra-provinciales à des organismes de réglementation provinciaux,
l'Administration canadienne des transports de surface n'a qu'un petit
groupe de coordination de la politique fédérale et des politiques
respectives des provinces dans ce domaine. Les provinces supportent tous
les autres frais d'exploitation et d'administration.

2. Mandat légal

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports
de surface sont la Loi nationale sur les transports Parties III et IV, la
Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest,
la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, la Loi sur le transport
par véhicule à moteur, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule
automobile, la Loi sur les normes de consommation de carburant des
véhicules automobiles et la Loi sur le déplacement des lignes et sur les

2. Rétrospective du rendement financier de 1983-1984

Tableau 4: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars

	Réel 1983-1984	principal 1983-1984*	Budget des dépenses
	\$	\$	\$
Budgétaire			
Transports urbains	59 813	61 943	(12 130)
Sécurité routière et			
Reglementation automobile	13 104	11 661	1 443
Transport routier	70 012	43 664	26 348
Transport par eau	189 824	191 635	(1 811)
Transport ferroviaire du fret	539 384	139 565	399 819
Transport ferroviaire des voyageurs	612 624	757 173	(144 549)
Direction et administration	10 923	9 443	1 480
Non budgétaire			
Transport par eau	69 032	42 900	26 132
Investissements dans le CN	1 564 716	1 257 984	306 743
Années-personnes	309	300	9

* Les montants du Budget des dépenses principal ont été gémés pour qu'ils soient conformes à la structure des activités révisée instaurée en 1984-1985. Pour plus de précisions, voir la Section 11, page 5-71.

La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal provient surtout des principaux postes suivants:

Augmentations (diminutions) en millions de dollars

- Le programme spécial du gouvernement instauré pour le déplacement des lignes de chemin de fer et l'amélioration des transports urbains (Transports urbains); 6,9
- Le Programme spécial du gouvernement instauré pour l'amélioration de routes du Nouveau-Brunswick (6,1 millions de dollars) et de Terre-Neuve (7,4 millions de dollars) (Transports routier); 13,5
- Les versements faits aux chemins de fer par suite de la mise en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (324,6 millions de dollars), achats de wagons-tremes (88,2 millions), la diminution du financement du Programme de mise à l'épreuve et d'évaluation du chemin de fer de Terre-Neuve ainsi que du Programme d'aide aux employés (9,2 millions) (Transport ferroviaire du fret); 403,2
- Le règlement de questions touchant le Budget d'exploitation de VIA Rail en 1983, ainsi que la diminution des frais imposés par les chemins de fer, ont réduit les besoins financiers du gouvernement (transport ferroviaire des voyageurs); (148,1)
- l'achat d'actions du CN ont dépassé les prévisions initiales à cause de l'accélération des paiements faits au titre de la construction d'un nouveau navire, le M.V. Caribou. 26,1

- un Programme de remise en état d'embranchements des Prairies, d'un montant de 571,4 millions de dollars, a été approuvé. Ce montant comprend une Réserve pour l'amélioration du réseau de transport du grain, qui aidera à payer le coût d'améliorations ferroviaires et autres à apporter audit réseau. En outre, le Comité supérieur du transport du grain a été créé pour conseiller le Ministre sur des questions relatives à l'acheminement et à la maintenance de ce produit agricole;
- une étude du mode de versement relative au transport du grain a été annoncée, et le rapport définitif sera disponible le 31 mars 1985;
- un Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs a été créé et chargé d'exécuter un nouveau plan national qui englobe les immobilisations à long terme et le rétablissement de certains services. En outre, le groupe de travail a le mandat de diriger une vérification complète de VIA Rail, de clarifier et rationaliser les frais imposés par le CN et le CP, et aider à élaborer une nouvelle législation sur les services ferroviaires voyageurs.
- les points saillants du rendement du Programme en 1983-1984 sont les suivants:
- le nombre de morts de la route a été 2,3 par 100 millions de kilomètres-véhicules, ce qui était l'objectif initial pour le programme conjoint de sécurité routière réalisé de 1979 à 1983; la consommation de carburant des modèles 1984 vendus au Canada a été en moyenne de 8,4 L/100 km, ce qui a dépassé l'objectif de 8,7 L/100 km;
- Transports Canada a versé des contributions totalisant 68,8 millions de dollars aux quatre provinces de l'Atlantique, en vertu de l'Accord fédéral-provincial de renforcement et d'amélioration des routes principales et du programme spécial du gouvernement, pour appuyer les programmes à frais partagés de construction et d'amélioration de routes;
- des contributions totalisant 48,59 millions de dollars ont été versées en vertu du Programme d'aide aux transports urbains; voir la page 5-28 pour obtenir plus de précisions sur les projets exécutés;
- l'accord tripartite conclu avec le CN et CN Marine Inc. a été renégocié vers la fin de 1983-1984, sauf la question du rendement des capitaux propres, ce dernier ayant été maintenu, pour un an seulement, au taux actuel. Une vérification complète de CN Marine Inc. a été effectuée par un cabinet d'experts-conseils, pour le compte du Ministère.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les réalisations suivantes indiquent les activités importantes de l'Administration canadienne des transports de surface en 1984-1985. Sauf dans trois cas, elles allaient de pair avec les buts établis au commencement de l'année financière. Les trois exceptions ont été les décisions visant à faire de CN Marine Inc. une société de la Couronne, l'examen de VIA Rail par le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs, et certains rajustements de programme.

- de nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles ont été élaborées, notamment sur les sièges d'auto pour enfant, les feux de freinage (plus efficaces), et les phares aérodynamiques visant à économiser le carburant;

- en 1984, le nombre estimatif des tués de la route a été de 4 110 en baisse de 2,4% sur celui de 1983;
- en vertu du Programme de renforcement et d'amélioration des routes principales, du Programme spécial du gouvernement pour l'amélioration des routes et des ententes auxiliaires sur les transports conclues aux termes des ententes globales sur le développement économique et régional, les fonds versés au titre des programmes à frais partagés en matière de construction routière et d'amélioration de routes provinciales, de routes secondaires et de routes d'accès, totaliseront respectivement 31,5, 42,6 et 8,6 millions de dollars;

- un accord de principe est intervenu entre les ministres fédéral et provinciaux pour modifier considérablement la réglementation économique et administrative et l'industrie du camionnage;
- l'exécution du projet témoin visant à assurer l'accès des voyageurs handicapés au service d'autocars de Terre-Neuve (service Roadcruiser), et celle d'un projet témoin ayant pour but d'assurer aux personnes âgées des services de transport spéciaux;

- des mesures ont été amorcées en vue de faire de CN Marine Inc. une société de la Couronne distincte, qui relèvera directement du Ministère des Transports; de même qu'un certain nombre de modifications aux services et tarifs de traversier de la côte est. Conformément aux recommandations du Vérificateur général, la direction générale de l'Aide au transport maritime a entrepris une vérification comptable de CN Marine Inc., avant le début des négociations relatives au marché à conclure, pour améliorer ces dernières;

Tableau 2 : Dépenses brutes par activité (Répartition en pourcentage) 1985-1986

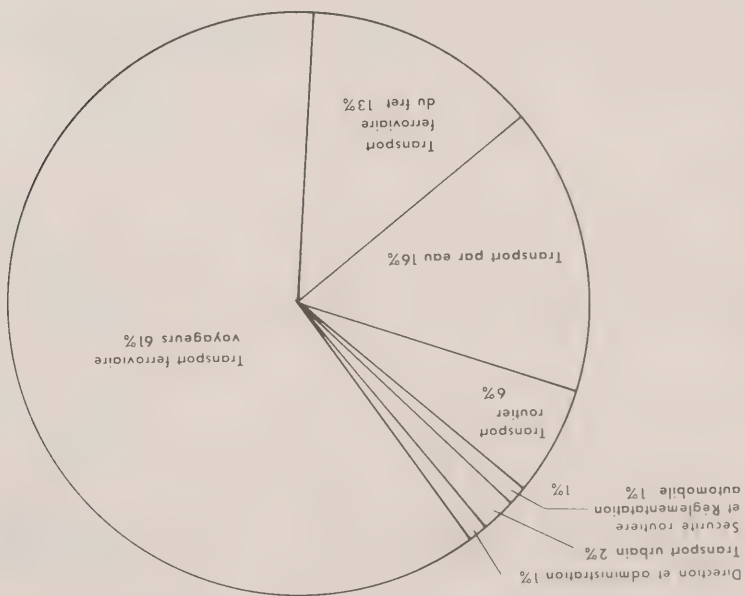
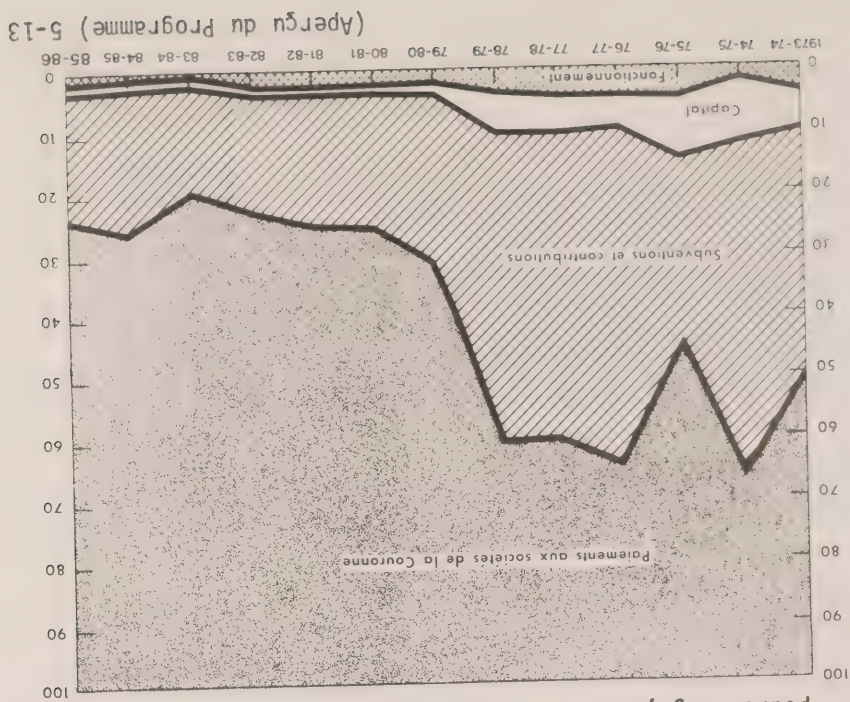


Tableau 3 : Dépenses brutes par catégorie de dépenses (Répartition en pourcentage)



(Aperçu du Programme) 5-13

Explication des prévisions de 1984-1985: Les prévisions de 1984-1985 dépassent de 75,0 millions de dollars, ou de 6%, celles du Budget des dépenses principal de 1984-1985 (1,203 milliard de dollars). Cette différence de 75,0 millions s'explique par les principaux postes compensatoires suivants:

- les paiements à l'appui du Programme d'aide aux transports urbains (6,5 millions de dollars (Transports urbains); 6,5

- l'augmentation des dépenses au titre de travaux routiers exécutés en vertu du programme spécial du gouvernement en 1984-1985, à cause de retards en matière de technique et de planification en 1983-1984 (12,7 millions de dollars), et du programme routier exécuté au Nouveau-Brunswick en 1984-1985 également, en vertu de l'EDER, et pour lequel aucun financement n'était prévu dans le Budget des dépenses principal de l'année en question (7,1 millions de dollars) (Transport routier); 19,8

- les contributions aux chemins de fer pour la remise en état d'embranchements ferroviaires des Prairies (61,5 millions de dollars), et des versements pour l'achat de wagons-tréms (68,8 millions de dollars); en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, pour lesquels aucun financement n'était prévu dans le Budget des dépenses principal (29,3 millions de dollars) (Transport ferroviaire du fret); 159,6

- la réduction des paiements faits à VIA Rail, à cause de la diminution des fonds de roulement internes de VIA Rail (110,7 millions de dollars) Transport ferroviaire des voyageurs). (110,7)

Application de la différence: Les dépenses estimatives de 1,006 milliard de dollars prévues pour 1985-1986 représentent une diminution nette de 71,4 millions de dollars, ou 21%, par rapport aux prévisions de 1984-1985. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

Augmentations (diminutions)
(en millions de dollars)

- la diminution des dépenses de voirie suite au parachèvement de ces projets en 1985-1986 (19,7 millions de dollars) et l'achèvement du Programme de renforcement de routes de Terre-Neuve en 1984-1985 (7,4 millions de dollars) (Transport routier); (27,1)

- la réduction des besoins financiers parce que CN Marine Inc. est devenue une société de la Couronne distincte, ce qui a éliminé une provision pour bénéfices et un dividende payé à CN Marine Inc. (21,5 millions de dollars); l'augmentation sélective des recouvrements de frais et la diminution des frais d'exploitation suite de la réorganisation des services de cabotage de Terre-Neuve ainsi que des services glose et de la bate de Fundy; (16,1 millions de dollars) (Transport par eau); (37,6)

- les achats de wagons-trémiés faits en 1984-1985 (164,7 millions de dollars), la réaffectation des contributions versées aux chemins de fer pour la remise en état d'embranchements des Prairies (33,1 millions de dollars), et le fait qu'aucun versement en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ne sera nécessaire en 1985-1986 (29,3 millions de dollars) (Transport ferroviaire du fret); (227,1)

- les dépenses accrues de 1985-1986 résultant de ce que les dépenses prévues de 1984-1985 sont inférieures d'environ 104 millions de dollars à celles qui ont été évaluées à l'origine, à cause de l'élimination de l'amortissement et des avances. Les niveaux financiers révisés de cette compagnie en 1985-1986 seront de 600,7 millions de dollars, soit quelque 80 millions de moins qu'en 1984-1985 (Transport ferroviaire des voyageurs); 32,0

- les diminutions prélevement exigées par CN Marine Inc. pour l'acquisition d'immobilisations (Transport par eau) (Non budgétaire). (6,1)

- améliorer les aspects institutionnels, juridiques et administratifs du Programme des services ferroviaires voyageurs (voir les pages 5-20 et 5-54);
- rétablir certains des services ferroviaires voyageurs (voir les pages 5-20 et 5-54);
- continuer à financer un programme d'immobilisations complet pour VIA Rail, pour accroître la rentabilité et la qualité du service (voir les pages 5-20 et 5-54);
- entreprendre la vérification complète de VIA Rail pour faire en sorte que le Programme soit exécuté économiquement et efficacement (voir les pages 5-20 et 5-54);
- contribuer à réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau en participant à un programme d'information du public et en versant une aide financière en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (voir les pages 5-25 et 5-27);
- élaborer une méthode plus rationnelle pour répondre aux besoins des voyageurs handicapés qui utilisent les modes de transport de surface (voir la page 5-27);
- élaborer un nouveau programme relatif aux transports urbains (voir la page 5-25).

2. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986		Prévu 1984-1985	Différence		Détails à la page
Budgétaire					
16 989	19 825	(2 836)	5-27		
Sécurité routière et					
Réglementation automobile					
14 366	14 681	(315)	5-30		
61 942	85 174	(23 232)	5-35		
166 145	203 174	(37 029)	5-40		
Transport ferroviaire du					
frete					
126 557	361 574	(235 037)	5-48		
Transport ferroviaire des					
voyageurs					
610 756	575 588	35 168	5-54		
9 610	11 602	(1 992)	5-60		
Direction et administration					
1 006 345	1 271 618	(265 273)			
Non budgétaire					
Transport par eau					
Investissement dans le CN					
-	6 100	(6 100)	5-47		
1 006 345	1 277 718	(271 373)			
Années-personnes autorisées					
288	295	(7)			

Plans pour 1985-1986

Points saillants

Programme des transports de surface a établi les objectifs suivants pour 1985-1986:

- contribuer à réduire le nombre de victimes de la route en collaborant continuellement avec les responsables provinciaux de la sécurité routière. Les efforts du gouvernement fédéral viseront surtout à améliorer et appliquer les normes de sécurité des véhicules automobiles, à effectuer des recherches pour déterminer de nouvelles mesures de sécurité à prendre, et à informer le public (voir les pages 5-25 et 5-30);
- contribuer à réduire la consommation de carburant en veillant à l'application du programme facultatif gouvernement-industrie d'économie de carburant, dont l'objectif est une consommation de 8,6 L/100 km dans le cas du parc de voitures de tourisme de 1986 (voir les pages 5-26 et 50-30);
- travailler avec les provinces et les territoires, par l'entremise de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM), pour élaborer et exécuter la phase I de la réforme de la réglementation de l'industrie du camionnage (voir la page 5-35);
- fournir une aide financière de 59,5 millions de dollars pour les programmes de renforcement et d'amélioration de routes des provinces Maritimes (voir les pages 5-21 et 5-35);
- accroître l'efficacité et l'efficience des traversiers inter-provinciaux, et réduire les frais par unité de production en fournissant du matériel neuf et en modifiant les pratiques administratives (voir la page 5-40);
- réduire les frais d'exploitation de CN Marine Inc. en fournissant des navires neufs plus efficaces (voir les pages 5-21 et 5-45);
- augmenter la sécurité, la rentabilité et la compétitivité du réseau de transport ferroviaire du fret dans l'ensemble du pays, en modifiant les lignes de conduite en matière de transport par chemin de fer, les règlements et l'aide financière sélective (voir la page 5-48);
- réexaminer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir la page 5-48);
- verser une contribution de 99,8 millions de dollars pour la remise en état d'embranchements des Prairies tributaires du transport du grain (voir la page 5-48);

Budget		Budgetaire (suite)	
des dépenses			
principal			
Total des			
Utilisation			
Reelle			
\$		\$	
Crédit 80 - Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire de voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des prestations de réaffectation anticipée, des prestations de cessation d'emploi de diverses prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service de transport ferroviaire de passagers, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits. (Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-83 portant affectation de crédits)		755 400 000	763 979 115
Crédit 85 - En se conformant à la réglementation prescrite par le gouvernement en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc. d'une proportion déterminée des frais engagés par eux relativement aux avantages accordés à leurs employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve. (Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-83 portant affectation de crédits)		2 000 000	2 000 000
Crédit 90 - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Compagnie) conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor, pour mener un programme d'essai et d'évaluation du fonctionnement des services ferroviaires à Terre-Neuve, en accord avec les objectifs du gouvernement du Canada et selon les principes de la loi nationale sur les transports, et rembourser la Compagnie, à même les fonds du Canada et selon les principes de la loi nationale sur les salaires qui sont subis par la Compagnie à la demande du Ministre pendant la période d'essai et d'évaluation. (Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-83 portant affectation de crédits)		21 000 000	21 000 000
Statutaire - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal. Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés. La totalité de la limite autorisée conformément à l'article 73 (2) de la loi sur le transport du grain de l'ouest.		2 200 000	1 659 218
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés. La totalité de la limite autorisée conformément à l'article 73 (2) de la loi sur le transport du grain de l'ouest.		1 404 000	1 563 000
-		177 000 000	141 993 110
Non-budgétaire		1 215 084 000	1 725 741 154
Crédit 195 - Pour autoriser le Ministre à acheter en fiduciaire au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et approuvées par le gouverneur en conseil, relativement aux services de transportier et de cabotage sur la côte Est, des actions sans valeur au pair du capital-actions du CN lesquelles seront émises par le CN. (Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-83 portant affectation de crédits)		42 900 000	69 084 000
Total du Programme		1 257 984 000	1 794 825 154
		1 564 715 873	

Utilisation des crédits pour 1983-1984

Budget		Budgetaire	
des dépenses		\$	
principal		\$	
Total des		\$	
crédits		Utilisation	
Réelle			
Crédit 60 - Transports de surface - Dépenses de fonctionnement ..			
24 611 000	30 369 758	25 273 608	
Crédit 65 - Transports de surface - Subventions inscrites au			
Budget et contributions, y compris:			
a) les paiements destinés à couvrir les engagements pris ou			
approuvés avant le 1 ^{er} septembre 1977, conformément aux			
parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et			
sur les croisements de chemin de fer et l'autorisation			
d'effectuer des paiements, selon les conditions approuvées			
par le gouverneur en conseil, en vertu d'un programme			
d'aide aux transports urbains et conformément aux parties I			
et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les			
croisements de chemin de fer;			
b) les paiements effectués en vertu des fins décrites aux			
alinéas 20(1)(a), b) et au paragraphe 20(6) de la Loi sur le			
déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de			
fer, à l'égard des travaux de construction, de reconstruc-			
tion et d'amélioration de croisements étages si la Commis-			
sion canadienne des transports en fait la recommandation le			
1 ^{er} septembre 1977 ou après cette date; et			
c) les paiements effectués à titre de supplément auxalloca-			
tions de pension prévues par la Loi sur la Caisse de pré-			
voyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial			
et de l'Île-du-Prince-Édouard, de façon à porter le verse-			
ment minimum, au cours de l'année civile 1982, à \$50 par			
mois au lieu de \$20 comme le prévoit ladite loi			
(formulation telle qu'elle apparaissait précédemment dans la			
Loi n° 2 de 1982-83 portant affectation de crédits)			
Crédit 70 - Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des			
chemins de fer nationaux du Canada conformément à des marchés			
conclus avec Sa Majesté:			
a) relativement aux services subventionnés de transport mari-			
time suivants: traversiers et terminus de Terre-Neuve;			
services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et			
terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre			
Yamouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre			
(États Unis) et terminus, et			
b) afin de payer les frais de jonction de transports ferro-			
viaires et maritimes et de jonction de transports sur voie			
étroite et sur voie normale, ainsi que les frais de travers-			
siers et de terminus			
(tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1982-83 portant affectation			
de crédits)			
Crédit 75 - Paiements à la Société des transports du Nord limitée			
conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté relativement			
à des services de transport maritime à l'égard de la mission de			
navaillement du district de Keewatin			
650 000	1 160 000	643 435	

Numéros	Ministères et organismes	des	(dollars)
crédits			

Budget principal
1985-1986

75 Programme des transports de surface
80 Transports de surface - Dépenses de fonctionnement
compris: 27,036,000 241,622,000

a) les paiements destinés à couvrir les engagements pris ou approuvés avant le

1^{er} septembre 1977, conformément aux parties I et II de la Loi sur le

déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et l'autorisation

d'effectuer des paiements, selon les conditions approuvées par le gouvernement en

conseil, en vertu d'un programme d'aide aux transports urbains et

conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les

croisements de chemin de fer;

b) les paiements effectués en vertu des fins décrites aux alinéas 20(1) (a), (b) et

au paragraphe 20(6) de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les

croisements de chemin de fer, à l'égard des travaux de construction, de

reconstruction et d'amélioration de croisements étagés si la Commission

canadienne des transports en fait la recommandation le 1^{er} septembre 1977 ou

après cette date; et

c) les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension

prévues par la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer

de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, de façon à porter le versement

minimum, au cours de l'année civile 1985, à \$50 par mois au lieu de \$20 comme

le prévoit ladite loi

Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du

Canada conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté:

a) relativement aux services subventionnés de transport maritime suivants:

traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-

Neuve; traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre

Yamouthis (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) et

terminus; traversiers entre Digby et Saint-John et terminus, et

b) afin de payer les frais de jonction de transports ferroviaires et maritimes et

de jonction de traversiers et de terminus

Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de

cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la

présentation d'un service ferroviaire voyageurs au Canada conformément aux

marchés conclus au sous-alinéa c) (i) du crédit 52 d (Transports) de la Loi n° 1

de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin

de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour

assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement,

des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations

de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts

sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou

de l'interdiction d'un service ferroviaire voyageurs, conformément au sous-

alinéa c) (ii) du crédit 52 d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant

affectation de crédits

Extraits de la Partie II

Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,002,269,000 pour exécuter le Programme des transports de surface au cours de l'exercice financier 1985-1986. En vertu de l'autorisation législative existante, on pourra dépenser un montant additionnel de \$4,076,000.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)			
Budget principal	Budget	1984-1985	1985-1986
<i>Programme des transports de surface</i>			
75	Dépenses de fonctionnement	27,386	27,036
80	Subventions et contributions	310,877	241,622
85	Paielements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	164,707	132,911
90	Paielements à VIA Rail Canada Inc.	600,700	600,700
(5)	Abolition des péages sur le pont Victoria	2,390	2,500
(5)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1,498	1,576
-	Crédits non requis		
-	Paielements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et CN Marine Inc. pour les avantages accordés à leurs employés	2,000	2,000
-	Paielements pour des essais et des évaluations de chemins de fer effectués à Terre-Neuve		
Total du budgétaire		1,190,258	1,006,345
-	Crédit non budgétaire non requis		
-	Paieement pour l'achat d'actions sans valeur au pair de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	13,226	
Total du Programme		1,203,484	1,006,345

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
Extraits du volume II des Comptes publics

5-4
5-7

Section I
Aperçu du Programme

- A. Plans pour 1985-1986
- 1. Points saillants
- 2. Etat financier récapitulatif par activité

5-9
5-10

- B. Rendement récent
- 1. Points saillants
- 2. Rétrospective du rendement financier de 1983-1984

5-14
5-16

- C. Données de base
- 1. Introduction
- 2. Mandat légal
- 3. Objectif du Programme
- 4. Plan d'exécution du Programme

5-17
5-17
5-18
5-18
5-19

- D. Perspective de planification
- 1. Contexte
- 2. Nouvelles initiatives
- 3. Mise à jour des initiatives antérieures
- 4. Efficacité du Programme

5-19
5-20
5-21
5-22

Section II
Analyse par activité

- A. Transports urbains
- B. Sécurité routière et Réglementation automobile
- C. Transport routier
- D. Transport par eau
- E. Transport ferroviaire du fret
- F. Transport ferroviaire des voyageurs
- G. Direction et administration

5-27
5-30
5-35
5-40
5-48
5-54
5-60

Section III
Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
- 1. Dépenses par article
- 2. Dépenses en personnel
- 3. Dépenses en capital
- 4. Paiement de transfert
- B. Analyse des coûts
- C. Budget des dépenses principal de 1983-1984: Comparaison avec le plan financier original, par activité

5-64
5-65
5-67
5-68
5-70
5-71

Plan de dépenses
Programme des transports de surface

1985-1986

Dans l'ensemble, la provision pour amortissement du Programme pour 1985-1986 s'élèverait à 58 millions de dollars (63 millions de dollars de 1984-1985). Toutefois, les données ne sont pas suffisamment détaillées pour établir une ventilation par activité. Les renseignements concernant les stocks et les comptes débiteurs pour les aéroports autres que les aéroports autonomes ne sont pas disponibles. Le tableau 43 présente une analyse sommaire de tous les services fournis gratuitement par d'autres ministères au Programme des transports aériens.

Tableau 43: Services fournis gratuitement au Programme des transports aériens par d'autres ministères

Budget des dépenses			1985-1986		
			Prévues	1984-1985	Réelles 1983-1984
Par ce ministère					
<hr/>					
Facilités fournies au Programme des transports aériens					
			54 185	53 840	50 709
<hr/>					
Par d'autres ministères					
<hr/>					
Facilités fournies par le ministère des Travaux publics					
			13 869	14 524	13 833
<hr/>					
Service de comptabilité et émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et services					
			1 293	2 486	2 378
<hr/>					
Contributions aux comptes des Régimes de pension du Canada et Régime des rentes du Québec fournies par le Conseil du Trésor					
			7 475	8 052	6 638
<hr/>					
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail					
			1 225	1 225	876
<hr/>					
Total des services fournis au Programme des transports aériens par d'autres ministères					
			23 862	26 287	23 725
<hr/>					
Total des services fournis au Programme des transports aériens					
			78 047	80 127	74 434

1. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses du Programme pour 1985-1986 comprend toutes les dépenses ainsi que la plupart des dépenses dont il faut tenir compte une fois que le coût net de fonctionnement a été établi. Le tableau 42 présente une estimation du coût net de fonctionnement du Programme pour 1985-1986. Il comprend les rajustements suivants aux besoins nets de dépenses (tableau 1) :

- l'élimination des dépenses en capital ;
- l'ajout des services offerts gratuitement par Travaux publics, Approuvements et Services, le Conseil du Trésor et d'autres ministères.
- l'ajout des locaux fournis gratuitement par le Ministère

Tableau 42: Estimation du coût net de fonctionnement du Programme par activité pour 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986				1984-1985			
	Dépenses Ajouter	Coûts autres	Coûts	Soustraire	Coûts nets	Coût net prévu		
Aéroports et services au sol connexes								
Aéroports	279 509		279 509	459 787	(180 278)	(39 000)		
Autres aéroports	189 182		189 182	143 817	45 365	44 160		
Services de navigation aérienne	468 691		468 691	603 604	(134 913)	5 160		
Services de régulation	353 103		353 103	108 724	244 379	212 100		
Services aux aéroports	51 309		51 309	822	50 487	51 715		
Services aux aéroports	46 932		46 932	13 721	33 211	32 285		
Direction et administration	50 891		50 891	6 815	122 123	128 927		
	78 047		78 047	128 938	122 123	128 927		
	78 047		78 047	1 048 973	315 287	430 187		

Ce tableau ne fait aucune provision pour certains autres rajustements dont il faut tenir compte pour estimer le coût net de fonctionnement du Programme. Ces rajustements sont les suivants :

- une provision pour amortissement ;
- le calcul de l'incidence de l'augmentation ou de la diminution des comptes débiteurs et des stocks ; et
- les dépenses relatives aux produits à recevoir.

C. Investissements en immobilisations

Le tableau 41 contient un sommaire des investissements en immobilisations du Programme en date du 31 mars 1984 à la valeur de remplacement.

Tableau 41: Immobilisations du Programme des transports aériens à l'exception des terrains en date du 31 mars 1984 (en milliers de dollars)

Immubles	Valuer de remplacement
Installations et structures de soutien	2 555 000
Véhicules, meubles et équipement	5 056 000
Équipement de navigation et de télécommunications	251 000
Aéronefs	2 310 000
Autres immobilisations	289 000
	17 000
	10 478 000

Les investissements en immobilisations sont exprimés par la valeur de remplacement représentant ce qu'il en coûterait en dollars de 1984 pour remplacer le bien existant. La plupart des investissements en installation et d'autres installations côté piste ainsi que des voies de circulation et des voies de raccordement et des parcs de stationnement. Sont notamment compris les réseaux d'égouts, les systèmes électriques et les systèmes de chauffage et de climatisation. Les immobilisations comprennent aussi des coûts de développement (y compris les frais d'acquisition de terrains) aux fins d'agrandissement d'installations ou les travaux n'ont pas encore commencé et divers autres éléments d'actif.

Utilisation projetée de l'autorisation

Les fonds renouvelable des aéroports autonomes est exploité en vertu des pouvoirs prévus à la loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, nap. 17):

(en milliers de dollars)	
montant prévu de l'autorisation	94 390
non utilisée au 1er avril 1985	• • • • •
Budget principal de 1985-1986	• • • • •
(Besoins de trésorerie nets)	• • • • •
montant prévu de l'autorisation	94 390
non utilisée au 1er avril 1986	• • • • •
montant prévu de l'autorisation	94 390
non utilisée au 1er avril 1986	• • • • •

Aéroport		Résultats d'exploitation				Dépenses en capital	
		Profit		Dépenses		(Perte)	
		Recettes		Dépenses			
Aéroports autonomes							
Hallifax	11 605	15 341	(3 736)	5 034	6 114	1 590	15 008
Montréal/Dorval	48 542	41 229	7 313	(31 734)	48 534	21 064	4 876
Montréal/Mirabel	22 835	54 569	(31 734)	15 008	7 554	2 610	2 171
Toronto/Lester B. Pearson	124 693	76 159	48 534	15 008	7 554	2 610	2 171
Ottawa	15 326	18 198	(2 872)	7 554	2 610	2 171	4 179
Winnipeg	17 152	20 443	(3 291)	7 554	2 610	2 171	4 179
Calgary	38 606	31 014	7 592	2 171	4 179	4 876	15 008
Edmonton	20 317	18 527	1 790	4 179	4 876	15 008	7 554
Vancouver	57 529	36 465	21 064	4 876	15 008	7 554	2 171
		356 605	311 945	44 660	49 136		
Aéroports transférés aux autres aéroports le 1er avril 1985							
Gander	2 382	12 296	(9 914)	1 801	6 855	1 146	2 862
Charlottetown	949	3 233	(2 284)	6 855	1 146	2 862	2 014
Fredericton	1 284	4 049	(2 765)	1 146	2 862	2 014	3 080
Moncton	1 520	7 065	(5 545)	2 862	2 014	3 080	2 278
St. John's	1 445	4 307	(2 862)	2 014	3 080	2 278	4 767
Sydney	3 552	7 375	(3 823)	3 080	2 278	4 767	9 337
Quebec	1 144	3 946	(2 802)	2 278	4 767	9 337	590
London	4 524	9 178	(4 654)	4 767	9 337	590	983
Regina	1 741	4 619	(2 878)	983	590	933	590
Saskatoon	4 212	6 334	(1 944)	590	933	590	1 532
Thunder Bay	4 259	6 173	(1 914)	1 532	659	850	38 754
Victoria	2 896	5 193	(2 297)	659	850	38 754	392 426
		35 821	82 931	(47 110)	38 754		
Total		392 426	394 876	(2 450)	87 890		

Tableau 40: État financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Dépenses réelles de 1983-1984 (en milliers de dollars)

Tableau 39: État financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Prévisions pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

Aéroports transférés aux autres aéroports, le 1er avril 1985			
Gander	2 463	14 109	(11 646)
Charlottetown	982	3 960	(2 978)
Fredericton	1 336	4 288	(2 952)
Moncton	1 579	7 504	(5 925)
Saint John	1 500	4 846	(3 346)
St. John's	3 685	8 034	(4 349)
Sydney	1 185	4 332	(3 147)
Québec	4 718	10 693	(5 975)
London	1 810	5 144	(3 334)
Windsor	1 853	4 323	(2 470)
Regina	4 384	9 182	(4 798)
Saskatoon	4 426	7 134	(2 708)
Thunder Bay	2 972	5 793	(2 821)
Victoria	4 309	6 238	(1 929)
Total	37 202	95 580	(58 378)
Aéroports autonomes			
Halifax	12 095	17 480	(5 385)
Montréal/Dorval	50 722	43 500	7 222
Montréal/Mirabel	23 870	59 700	(35 830)
Toronto/Lester B. Pearson	130 478	81 138	49 340
Ottawa	16 009	19 444	(3 435)
Winnipeg	17 876	22 709	(4 833)
Calgary	40 269	33 803	6 466
Edmonton	21 180	21 368	(188)
Vancouver	60 299	38 859	21 440
Total	372 798	338 001	34 797
Dépenses en capital			
Résultats d'exploitation			
Profit			
Recettes			
Dépenses (Perte)			
capital			

B. Fonds renouvelable des aéroports autonomes

1. Etat financier récapitulatif par aéroport

Les aéroports autonomes sont exploités selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport et par catégorie d'aéroports (tableaux 38 à 40).

Tableau 38: Etat financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Budget des dépenses de 1985-1986 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Profit	Recettes	Dépenses (Perte)	
Hallifax	7 890	16 736	(8 846)	7 464
Montréal/Dorval	36 476	43 685	(7 209)	7 416
Montréal/Mirabel	22 601	61 253	(38 652)	674
Toronto/Lester B. Pearson	95 433	81 425	14 008	7 047
Ottawa	12 203	19 740	(7 537)	26 035
Winnipeg	13 545	21 102	(7 557)	19 240
Calgary	30 106	34 832	(4 726)	9 772
Edmonton	15 793	19 604	(3 811)	4 472
Vancouver	44 357	38 890	5 467	10 966
Taxe sur le transport aérien	181 383		181 383	
Total	459 787	337 267	122 520	93 086

Nota: La méthode de répartition des recettes provenant de la perception des taxes sur le transport aérien est actuellement révisée.

ais de services de gestion : Les aéroports autonomes bénéficient en outre de services fonctionnels et de gestion. Les services fonctionnels comprennent les services de conseil en matière d'urgence et de sécurité, l'entretien et la construction des installations, le personnel, les finances, la planification et l'administration. Les frais exigés pour ces services équivalent à 30 % des coûts directs en personnel et des autres coûts d'exploitation des aéroports autonomes. On verse 86 % des recettes provenant de ces frais aux "autres aéroports". Le reste est versé à l'activité "Direction et administration."

Diverses recettes - Autres activités: Les Services de la

navigation aérienne perçoivent également des recettes sur les services de contrôle des vols internationaux qui empruntent les routes aériennes polaires et de l'Atlantique Nord et sur les installations de télécommunications de l'activité utilisées pour transmettre des messages non liés au contrôle de la circulation aérienne. Ces deux sources de recettes devraient rapporter environ 13,1 millions de dollars en 1985-1986. Les principales sources de recettes des "Services de réglementation" sont les frais tels que ceux exigés pour les licences des pilotes.

Hypothèses relatives aux prévisions de recettes pour 1985-1986

Les hausses attribuables à des changements au niveau de la circulation sont reliées aux prévisions du nombre de décollages et d'atterrissages (taxe d'atterrissage et taxe générale d'aérogare) et au nombre de passagers (taxe sur le transport aérien et taxe sur les concessions). Les hausses tarifaires prévues doivent être discutées avec le secteur de l'aviation. Les changements de niveau de prix se repercutent sur les recettes provenant de la taxe sur le transport aérien. Etant donné que la structure tarifaire est en partie liée à un pourcentage du prix du billet, la hausse des tarifs aériens moyens engendre une certaine augmentation des recettes. Cependant, les recettes provenant de la taxe sur le transport aérien n'augmentent pas proportionnellement à la hausse des tarifs aériens moyens car un bon nombre de tarifs sont soumis à des plafonds ou à des taxes maximales. C'est la même chose pour la taxe sur les concessions qui est fondée sur un pourcentage des ventes des concessionnaires.

Description des coûts recouvrés

Le Programme des transports aériens exige en outre des frais de certains usagers du gouvernement pour les services qui leur sont fournis. Ces frais constituent des coûts recouvrés. Une description des deux plus importants de ces frais est donnée ci-dessous.

Frais de contrôle de la circulation aérienne: L'activité "Services de

la navigation aérienne" englobe tous les services de la circulation aérienne, dont une grande partie est liée aux services de contrôle dans la région immédiate des aéroports autonomes. Par conséquent, l'activité impute les frais de ces services au fonds renouvelable des aéroports autonomes. Les frais sont basés sur les coûts de l'exploitation des tours de contrôle de la circulation aérienne et des autres installations de navigation aérienne aux aéroports, ainsi que sur l'affectation d'une partie des coûts des installations se trouvant à l'extérieur des aéroports, comme les centres de contrôle régional, qui assurent des services de navigation essentiels aux aéronefs qui atterrissent ou décollent.

Diverses sources - Activités aéroportuaires: Bon nombre d'autres taxes sont imposées pour les services aéroportuaires. Elles s'appliquent aussi bien à l'électricité et au chauffage utilisé par les locataires qu'aux passagères d'embarquement et aux services d'enlèvement de la neige et des déchets.

Autres taxes aéroportuaires établies à l'échelle nationale: Les autres taxes comprennent la taxe de concessions de carburant et la taxe pour les services de sécurité des passagers. La première, qui produit le plus de recettes dans cette catégorie, est établie à un taux fixe par litre de carburant et est payable par le concessionnaire exploitant le service.

Autres Recettes:

Taxe générale d'aérogare: Cette taxe ne s'applique que dans les 23 grands aéroports et elle est levée lorsqu'un aéroport utilise une aérogare pour acheminer ses passagers. Elle est fonction du nombre de places dans l'aérogare. Le taux est plus élevé pour les vols internationaux que pour les vols intérieurs car il faut prévoir davantage d'espace pour divers services, comme le dédouanement.

Taxe d'atterrissage: La taxe d'atterrissage est fonction du poids de l'aérogare et varie selon l'origine du vol et le type d'aéroport et d'aérogare. La taxe la plus élevée s'applique aux vols à réaction effectués par les vols transatlantiques avec aéroport autonome. La moins élevée s'applique aux vols à turbopropulseur effectuant des vols intérieurs avec atterrissage dans un aéroport du Nord canadien.

Locations et concessions: Ces recettes proviennent principalement de la location de locaux à l'intérieur des aéroports ou d'installations connexes comme les parcs de stationnement. Il existe deux principaux types d'accords de location: (1) l'entente comporte une taxe proportionnelle aux ventes dans l'espace loué (s'applique habituellement aux exploitants de services au détail tels location de voitures, restaurants, magasins et parcs de stationnement); (2) une taxe fixe par mètre carré d'espace occupé. La principale source de recettes est la location aux compagnies aériennes d'espace pour les bureaux et comptoirs de vente de billets.

Taxe sur le transport aérien: Cette taxe est payée par le voyageur au moment où il achète son billet et touche la plupart des lignes aériennes commerciales. Revenu Canada, Douanes et Accise, perçoit la taxe et transfère les fonds au Programme. Les services de la navigation aérienne reçoivent 14 % des recettes provenant de la taxe. Cela permet de récupérer une partie des coûts des services de la circulation aérienne en route pour les vols intérieurs. Quant au 86 % restant, ils sont répartis entre les aéroports individuels en fonction du nombre de passagers qui en décolle ou y atterrissent par rapport au nombre total de passagers au décollage et à l'atterrissage. On revise actuellement la méthode de répartition des recettes provenant de la perception des taxes entre les installations aéroportuaires en route nationales et entre les aéroports individuels.

• Paiements de transfert

Le tableau 36 présente un sommaire de toutes les subventions et contributions versées par le Programme.

Tableau 36: Détails des subventions et des contributions
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues Réelles	
	1984-1985	1983-1984
Subventions	25	25
Fonds de fiducie Roger Demers	5	-
	25	25

Contributions	25	30	25
Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation de pilotage	25	25	24
Contributions pour le fonctionnement des services aériens	121	397	449
Versements aux autres gouvernements ou aux organismes internationaux pour l'exploitation aérienne et l'entretien des aéroports, de navigation aérienne et de voies aériennes ou des installations	636	100	68
Contributions à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	16 967	19 642	15 807
Contributions à l'établissement ou à l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et d'installations connexes	30 767	37 131	14 742
Contributions aux CEGEP Saint-Jean sur le Richelieu afin d'offrir un programme de formation de contrôleurs de la circulation aérienne	667	949	365
Contributions à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	55	55	69
Contributions à l'exploitation de l'aéroport de Toronto Island	-	-	655
Programme de placement intensif - Emplois spéciaux	-	1 959	2 740
Programme d'emplois d'été du gouvernement fédéral	-	-	70
	49 238	60 258	34 989
	49 263	60 288	35 014

5. Recettes du Programme

Description des sources de recettes

Plus de 95 % des recettes du Programme proviennent de la taxe sur le transport aérien, des locations, des concessions et des frais exigés pour les services aéroportuaires (voir tableau 37, page 4-69).

(Suite)

4-66 (Transports aériens)

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

AÉROPORTS ET SERVICE AU SOL								
ANNEXES								
AUTRES AÉROPORTS								
QUÉBEC								
Frobisher Bay - Construction d'un complexe aéroportuaire et d'installations connexes	6 035	6 534	2 611	3 923	-			
ONTARIO								
Hamilton - Agrandissement de l'aéroport et du poste des pompiers ..	48 762	34 732	23 014	9 922	1 796			
Sault-Sainte-Marie - Agrandissement de l'aéroport	9 477	7 041	4 654	2 387	-			
Thunder Bay - Aire de développement communautaire	3 147	4 745	3 773	972	-			
ALBERTA								
Fort McMurray - Agrandissement de l'aéroport ..	19 331	19 075	15 462	3 613	-			
TERRITOIRES DU NORD-OUEST								
Inuvik - Agrandissement de l'aéroport	8 905	8 905	5 853	3 052	-			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE								
OTTAWA - ADMINISTRATION CENTRALE								
Analysateur de signal pour système d'atterrissage aux instruments	-	2 350	1 583	767	-			
Émetteurs et récepteurs à très haute fréquence pour communication al-r-sol	8 985	9 415	6 050	2 414	951			
Remplacement du système d'atterrissage aux instruments de type à lampes	-	12 469	6 998	5 471	-			

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Dépenses des années futurs	Prévisions 1985-1986	(en milliers de dollars)			
		Dépenses jusqu'au 31 mars 1985	Coût total prévues estimatif	Coût total estimatif précédent	Travaux par activité
					SERVICES DE LA RÉGLEMENTATION
					ADMINISTRATION CENTRALE
					Automatisé le système de contrôle de la navigabilité
18	177	-	365	365	SERVICES AUX AÉRONAVES
					ADMINISTRATION CENTRALE
					Remplacemnt de la flotte d'inspection des vols
-	13 589	44 091	57 680	57 680	NOUVEAU-BRUNSWICK
					Moncton - Construction d'une station d'infor- mation de vol
	1	235	7 798	-	PROJETS SPÉCIAUX DU GOUVERNEMENT
					AÉROPORTS AUTONOMES
					QUÉBEC
					AÉROPORT NATIONAL DE DORVAL
					Modification des édifices selon les normes du Commissariat fédéral des Incendies
-	150	1 398	1 548	1 550	Construction d'une station- nement étage
-	4 770	12 210	16 980	16 530	Aménagement paysager et signalisation
-	350	475	825	900	Amélioration de la voie d'accès
-	397	1 103	1 500	1 425	Remplacer les appareils d'écclairage des voies de circulation
-	198	452	650	-	Renforcer l'aire de trafic .
-	2 000	3 075	5 075	5 325	

(Suite)

(en milliers de dollars)

ALBERTA (suite)

Conversion des radiophares très haute fré-

Dossier
Empress - Remplacement du

systeme d'atterrissage

aux instruments à lampes

Port Hardy - Rempplacement

du système d'atter-

.....
à l'usage des instruments

Princeton - Remplacement de l'équipement de radi

phare omnidirectionnel
très haute fréquence :

Prince George - Remplacement de

mesure de distance et d

radiophare omnidirectionnel très haute

.....frequency

TERRI TOIRES DU NORD-OUEST

Fort Smith - Installation

d'équipement de mesure
de distance et de radio-

phare omnidirectionnel
à haute fréquence . 1 .

Yellowknife - Regroupement
des installations de

DES INSTITUTIONS DE
COMMUNICATION et de

radlaphare non direc
tionnel

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoin des années futures	Prévisions 1985-1986	Dépenses jusqu'au 31 mars 1985	Cout total estimé courant	Cout total précédent	Travaux par activité
---------------------------	----------------------	--------------------------------	---------------------------	----------------------	----------------------

(en milliers de dollars)

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (suite)

MANITOBA (suite)

327	214	-	541	257	The Pas - installation d'équipement de radio-phare omnidirectionnel très haute fréquence ...
318	146	-	464	257	Dauphin - installation d'équipement de radio-phare omnidirectionnel très haute fréquence ...
472	501	-	973	501	Jackhead Harbour - installation d'équipement de mesure de distance et de radiophare omnidirectionnel très haute fréquence

SASKATCHEWAN

489	502	-	991	3 831	Key Lake - installation d'équipement de mesure de distance et de radio-phare omnidirectionnel de très haute fréquence.
-----	-----	---	-----	-------	--

ALBERTA

					Calgary -
					Construction de la tour de contrôle de l'édifice des opérations aériennes
15 708	16 337	528	675	15 134	Edmonton -
					Regroupement des installations de communication et amélioration de l'accessibilité ...
-	409	-	19	390	Système automatisé d'interconnexion
-	342	-	342	-	Fort McMurray - Amélioration des systèmes d'atterrissage aux instruments
178	443	-	178	265	Lethbridge - Remplacement de la tour de contrôle ..
2 381	2 462	46	1	2 415	

(Suite)

Travaux par activité		précédent		31 mars 1985	
Coût total	estimations	Coût total	estimations	Coût total	estimations
Depenses	prévues	Depenses	prévues	Depenses	prévues
des	années	des	années	des	années
Besoins	1985-1986	Besoins	1985-1986	Besoins	1985-1986

ERVICES DE LA NAVIGATION AERIE (suite)

ONTARIO (suite)

[illegible]

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoin des années futures:	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1985	Prévisions 1985-1986	Travaux par activité
	Coût total	estimatif	précédent
	Coût total	estimatif	courant

(en milliers de dollars)

SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ONTARIO (suite)

Kapuskasing - Installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance	843	1 207	1	1	1 205
Kasabonika Lake - Installation de radiophares non directionnels	-	405	-	1	404
Kleinburg - Achat de servitudes pour l'aménagement de stations de radiophare omnidirectionnel très haute fréquence	-	357	-	-	-
Landsdowne House - Installation d'un système automatisé de transmissions d'observations météorologiques ..	151	410	1	1	408
London - Remplacement des systèmes d'atterrissage aux instruments à lampes	385	519	260	259	-
Manitouwadge - Installation d'un radiophare non directionnel	602	645	1	96	548
North Bay - Installation d'un système d'atterrissage aux instruments piste 08	1 541	1 547	395	1 152	-
Ottawa - Remplacement de l'équipement des radiorécepteurs à haute fréquence	-	369	-	68	301
Sarnia - Installation d'une partie d'un système d'atterrissage aux instruments	928	1 172	-	450	722
Toronto - Réaménagement de la tour de contrôle	3 348	3 127	2 777	350	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins	Dépenses	Cout total	Cout total	estimatif	précédent	Travaux par activité
des années	prévues	Cout total	estimatif	courant	31 mars 1985	1985-1986
futures	Prévisions	1985-1986				

(en milliers de dollars)

RVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ONTARIO

Attawapiskat - installation d'équipement	153	393	1	1	391	mission d'observations météorologiques
Bearskin Lake - installation d'un radiophare	652	663	1	1	11	non directionnel
Carp - installation de radiorécepteurs	256	282	44	44	198	radiorécepteurs non directionnels
Cat Lake - installation de radiorécepteurs	-	440	-	-	439	directionnels
Chapleau - installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et mesure de distance	1 621	2 271	1	1	2 269	Cochrane - installation d'un radiophare non directionnel
Geraldton - installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et mesure de distance	-	365	1	1	285	Hamilton - Nouvelle tour de contrôle
Hearst - installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et mesure de distance	-	1 175	1 173	2	-	de mesure de distance
Hornerpayne - installation d'un radiophare non directionnel	351	395	1	1	313	de radiorécepteurs non directionnels
	241	300	164	136	-	

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins des années futures	Travaux par activité	Coût total précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses 31 mars 1985 jusqu'au 31 mars 1986	Prévisions 1985-1986
----------------------------	----------------------	----------------------	------------------------------	---	----------------------

SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)
(en milliers de dollars)

438	800	269	1 507	-	Reinstallation de transmiss- somètre.....	
TERRE-NEUVE						
-	358	-	358	-	Deer Lake - Relocalisation du radio- phare d'alignement, piste 25	
-	-	-	-	-	Gander - Amélioration et automa- tisation des opérations de la station d'infor- mation de vol	
355	1 332	1 695	3 382	3 382	Modification du système automatisé de contrôle de la circulation aérienne	
-	172	162	334	-	Reinstallation de la station d'information de vol dans le centre de contrôle régional ..	
-	1 669	428	2 097	2 019	Rénovation du bâtiment de transmission	
-	518	-	518	-	NOUVEAU-BRUNSWICK	
-	192	202	394	321	Bureau régional de Moncton - installation d'un système d'atterrissage aux instruments à divers aéroports	
-	31	225	256	-	Québec - Acquisition en gros d'équipement de mesure de distance	
-	-	-	-	-	Natashquan - installation d'un radiophare omni- directionnel et d'équi- pement de mesure de distance très haute fréquence	
424	550	-	974	727		

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins	Dépenses	Coût total	estimatif	précédent	estimatif	Travaux par activité
des	prévues	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif
années	jusqu'au	31 mars 1985	1985-1986	1985-1986	1985-1986	années futures

ENVIRES DE LA NAVIGATION AERIENNE (suite)

Elaboration d'un nouveau système d'inspection en vol et son installation sur 5 King Air 100	3 230	3 230	3 138	92	-	
Systèmes d'atterrissage aéronefs	3 778	3 779	3 698	81	-	
Systèmes de radiophares aux instruments	2 819	2 819	420	804	1 595	
Système d'atterrissage haute fréquence	-	302 460	-	2 761	299 699	
Systèmes de radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence	9 669	9 669	6 918	751	2 000	
Emetteurs récepteurs et multicoupleurs à très haute fréquence	10 305	10 305	6 482	1 901	1 922	
Dispositif de détection de l'état des pistes phase 1	13 530	13 530	6 556	5 000	1 974	
Système national de traitement des données de vol. Amélioration des services météorologiques pour l'aviation dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon	1 582	1 582	875	359	348	
Coûts associés au programme de remplacemnt du système de navigation aérienne tactique (TACAN)	4 210	4 131	30	971	3 130	
Remplacement du terminal pilote au Centre de la recherche et expérimentation ATS	798	798	160	480	158	
Elaboration de l'équipement de précision pour la mesure de la distance ..	450	450	50	225	175	
Equipement d'essai omni-directionnel à très haute fréquence	-	895	50	500	345	

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	précédent	estimatif	Coût total	Coût total	estimatif	31 mars 1985	1985-1986	Prévisions	années	Des besoins

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (suite)

(en milliers de dollars)

Matériel de communication	5 416	5 416	5 416	-	404	5 012
destinée à la station						
d'information de vol ...						
Système d'atterrissage à						
micro-ondes, recherche						
et développement	346	346	346	308	38	-
Système de contrôle du						
bruit des aéronefs	-	-	925	677	180	68
Radionavars à basse puis-						
sance (25W)	795	796	796	596	200	-
Bandes magnétiques multi-						
pistes	1 537	1 538	870	186	482	
Emetteurs, récepteurs à						
très haute fréquence ...	-	994	839	155	-	
Etude de la propagation						
des communications	477	477	225	252	-	
aéronautiques						
Système commun en route						
et terminal	29 244	29 244	29 150	94	-	
Equipement autonome pour						
la détermination de la						
position des aéronefs ..	6 504	6 080	2 701	2 500	879	
Achats de manuels français						
portant sur le matériel.	2 748	2 748	1 710	341	697	
Rehausser l'androït de						
travail des gestion-	857	857	266	454	137	
Programme de modernisation						
des radars (RAMP)	810 504	810 504	47 539	88 700	674 265	
Inspection en vol des						
communications aéro-						
nautiques	-	947	-	258	689	
Satellite et autres tech-						
niques de communication						
à grande portée dans						
l'aviation civile	-	416	-	53	363	
Programme de remplacement						
des systèmes d'atter-						
rissage aux instruments						
de type à lampes	5 200	5 200	4 463	115	622	
Radionavars non direction-						
nels à haute puissance	1 690	1 690	1 542	148	-	

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif	Coût total estimatif courant	Dépenses jusqu'au 31 mars 1985	Prévisions 1985-1986	Besoins des années futurs
(en milliers de dollars)					
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
ERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)					
YUKON					
Tuktoyaktuk - Epanadage de gravier concassé ..	-	745	612	65	68
Yellowknife - Aérogare	8 596	8 363	293	3 821	4 249
Système d'adduction d'eau	1 653	1 625	-	1 625	-
Watson Lake - Nouvelle centrale électrique et source d'alimentation à interruption					
Whitethorse - Nouvelle aérogare	15 069	13 705	6 597	4 834	2 274
Faro - Phare de danger ..	286	261	20	241	-
Services de la Navigation Aérienne					
Administration centrale - Ottawa - Approvisionnement en gros:	654	654	419	123	112
Achat de radiophares à haute puissance (500W) ..	263	263	117	146	-
Commuteur modulaire des communications aéronau- tiques	47 636	47 765	-	4 829	42 936
Radiogoniomètres à très haute fréquence	-	274	214	60	-
Émetteurs, récepteurs et multiplicateurs à très haute fréquence	1 321	1 321	1 164	157	-
Remplacemement des systèmes d'atterrissage aux lampes	1 011	1 011	1 004	7	-
Programme de planification d'urgence de l'ACTA - politique relative aux urgences	750	750	-	275	475

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

AUTRES AÉROPORTS (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Travaux par activité	estimatif	estimatif	Coût total	Dépenses	Besoins
précédent	courant	31 mars 1985	jusqu'au	Prévisions	1985-1986
années futures	années futures	années futures	années futures	années futures	années futures
Castlegar - Agrandisse- ment de l'aérogare ...	6 685	6 675	124	1	6 550
Fort Nelson -					
Agrandissement de					
l'aérogare	9 762	7 440	887	5 060	1 493
Recouvrement de la					
piste 03-21	1 416	1 417	39	1 378	-
Fort St. John - Agrandis- sement de l'aérogare .	17 976	12 160	813	4 763	6 584
Terrace - Rechargement					
du revêtement de la					
voie de circulation					
A et de l'alre de					
traffic n° 1	652	652	-	652	-
Victoria - Agrandisse- ment de l'aérogare ...	11 883	12 048	2 605	5 875	3 568
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Baker Lake -					
Recouvrement de la					
piste	1 456	1 456	176	1 280	-
Nouveau garage					
d'entretien	2 900	2 993	-	134	2 859
Coral Harbour -					
Recouvrir de gravier					
la piste 15-33	2 456	2 456	447	1 488	521
Fort Llard - Aménagement					
de l'aéroport					
(Groupe C - Arctique).	2 114	2 144	1 568	168	408
Fort Smith - Augmenta- tion de la puissance du					
centre de commande					
d'éclairage et de la					
source d'alimentation					
a interruption	1 057	1 039	-	1 039	-
Nanisivik - Remise en					
état de la piste					
n° 11-29	3 977	3 887	181	1 404	2 302
Spence Bay - Installa- tions de ravitaille- ment des aéronefs	-	435	-	435	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Cout total précédent	Cout total estimatif	Cout total estimatif courant	Dépenses jusqu'au 31 mars 1985	Prévisions 1985-1986	Besoins des années futures
----------------------	----------------------	----------------------	------------------------------	--------------------------------	----------------------	----------------------------

Autres Aéroports (suite)

ONTARIO (suite)

Toronto Island -						
Amélioration de l'aire						
de l'aviation générale	2 426	3 283	915	2 368	-	-
Amélioration et remise						
en état d'éléments	-	261	6	255	-	-
généraux						
Windor - Remise en						
état des feux						
d'approche de la piste	441	387	-	26	361	
n° 25						

SASKATCHEWAN

Régina - Agrandissement	28 381	28 464	23 013	3 342	2 109	
de l'aérogare						
Saskatoon -						
Remplacement de la voie	488	488	-	488	-	-
d'accès aux hangars						

ALBERTA

Grande Prairie -	3 278	3 278	1 141	48	2 089	
Nouvelle aérogare						
Lethbridge -						
Nouvelle aérogare	2 005	2 478	730	39	1 709	
Poste de pompiers	955	934	35	899	-	
Garage d'entretien et						
atelier	1 910	1 903	53	4	1 846	

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins	Dépenses	Cout total	Cout total	estimatif	estimatif	précédent	Travaux par activité
des	prévues	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif
années	jusqu'au	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif
futures	31 mars 1985	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif
1985-1986	Provisions	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif

(en milliers de dollars)

AUTRES AÉROPORTS (suite)

NOUVEAU-BRUNSWICK

QUÉBEC

Frédéricton -	3 510	3 510	82	1	3 427
Agrandissement de l'aérogare					
Moncton - Agrandisse-ment et amélioration du garage d'entre-ten	664	813	-	77	736
Alma - Aides Visuelles	339	311	11	300	-
Eastmain - Aménagement d'un nouvel aéropor-	5 265	5 304	4 344	306	654
Fort Rupert - Aménagement d'un nouvel aéropor-	4 996	4 998	1 700	2 512	786
Kuujuaq - Construction d'un bâtiment poly-valent	1 401	1 403	-	1 403	-
Québec - Construction de la zone de l'aviation générale - Phase 1	1 573	1 573	150	1 423	-
Val D'Or - Réaménagement de l'aéroport	7 328	7 797	1 603	6 194	-
Wemindji - Aménagement d'un nouvel aéropor-	6 109	6 163	3 365	1 336	1 462

ONTARIO

London - Eclairage des panneaux de guidage ..	453	373	-	26	347
North Bay - Raccordement à la canalisation d'eau municipale	-	1 337	840	497	-
Raccordement au réseau municipal ..	-	975	390	585	-
Sault-Sainte-Marie - Amélioration du système d'alimentation électrique	549	564	28	536	-
Thunder Bay - REMPLACEMENT du centre de commande d'éclairage	1 297	1 252	377	875	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins des années futures	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1985	Prévisions 1985-1986	Travaux par activité
----------------------------	--	----------------------	----------------------

AUTRES AÉROPORTS (suite)

TERRE-NEUVE (suite)

Pose d'un revêtement autour des installations de radio-phare d'alignement de descente et sur les voies d'accès
 Stephenville -
 Augmentation de la puissance des feux d'obstacle de l'ap-proche de la piste n° 28

-	742	-	-	942	654	-	925	-	874
Remplacement des feux de piste et de vole de circola-tion									
Wabush - Modification au système d'alimen-tation électrique des aides visuelles pour piste 01-19 ...									
1 802	1 522	41	1 356	125					

ÎLE-DU-PRINCE-EDOUARD

Charlottetown -

Nouvelle aérogare .. Construction d'un stationnement et de routes

7 169	7 169	1 109	4 582	1 478
3 466	3 466	772	2 694	-

NOUVELLE ÉCOSSE

Sydney - Modification à l'aérogare ..

420	420	-	420	-
10 257	10 322	2 065	3 792	4 465
1 910	1 909	1 000	909	-

Nouvelle aérogare et Yarmouth - Immeuble des ser-vices généraux Ampliation de la centrale électrique de l'aérodrome

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins des années futures	Prévisions 1985-1986	Dépenses jusqu'au 31 mars 1985	Coût total prévis	Coût total estimatif	Coût total estimatif courant	Travaux par activité
----------------------------	----------------------	--------------------------------	-------------------	----------------------	------------------------------	----------------------

(en milliers de dollars)

			428	428	428	système national intégré d'aménagement d'aéroports
			345	345	345	Système national d'infrastructure de gestion des aéroports
			-	-	6 117	amélioration du système d'alimentation électrique - autres aéroports
			-	300	-	ports
			-	-	-	Remplacemnt à divers aéroports du circuit d'alimentation
			-	650	995	d'urgence
			-	400	-	Source d'alimentation à interruption
			-	-	-	Aide consultative pour maître en oeuvre le système de AMKS
			1 405	1 405	3,497	
			-	-	600	
			-	1 031	3,497	
			83	1,270	4 586	
			-	-	2 040	
			-	1 321	4 448	
			448	10	5 966	
			-	-	1 731	
			-	-	1 779	
			-	-	4 448	
			-	-	2 408	
			-	-	4 586	
			-	-	2 714	
			-	-	3 051	
			-	-	5 765	
			-	-	5 766	
			-	-	12 366	
			-	-	12 247	
			-	-	6 077	
			-	-	1 584	

TERRE-NEUVE

AUTRES AEROPORTS

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif	Coût total estimatif	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1985	Prévisions 1985-86	Besoins des années futurs
----------------------	-------------------------	-------------------------	---	-----------------------	------------------------------------

AÉROPORTS AUTONOMES (suite)

COLUMBIE-BRITANNIQUE

AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER

Recouvrement de la piste 08-26	5 346	5 346	458	4 888	-
Reconstruction de la voie de circulation 'N'	1 657	2 232	36	1	2 195
Plan prévisionnel de l'aéroport	492	492	408	84	-
Remploiement du terrain d'exercices de lutte contre les incendies ...	350	850	-	850	-
Installation d'ascenseurs dans le hall principal .	560	489	-	489	-
Réparation de l'autre de trafic n° VI	-	283	-	283	-
Installation d'un système d'extinction des incen- dies	955	825	-	825	-
Enoncé relatif aux réper- cussions de la piste sur l'environnement	458	1 478	124	1	1 353
Eclairage des enseignes des pistes	482	851	509	342	-
Réparation du pont Laing .	-	3 939	736	3 203	-

APPROVISIONNEMENTS EN GROS

Administration centrale - Ottawa

Plèces de rechange pour les véhicules des ser- vices d'urgence les balayuses de pistes et les souffluses	285	285	190	95	-
Souffluses	5 872	5 872	3 927	1 945	-
Balayuses de pistes	2 756	2 755	1 777	978	-
Programme de répartition des ressources pour les services d'urgence à l'aéroport	32 076	21 031	5 274	13 757	-
Souffluse à air	190	255	235	20	-
Améliorations dans le cadre du programme d'économie d'énergie ...	-	4 975	995	995	2 985

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins des années futures	Prévisions 1985-1986	Travaux par activité
Dépenses	Coût total	Coût total
prévues jusqu'au 31 mars 1985	estimatif courant	estimatif précédent

(en millions de dollars)

AÉROPORTS AUTONOMES (suite)

ALBERTA

AÉROPORT INTERNATIONAL DE CALGARY

Agrandissement des instal-

lations des services

d'inspection canadiens

d'amélioration du terrain

d'exercice de lutte

contre les incendies et

des routes de secours

Projet d'aménagement de

l'aéroport - groupe de

planification phase II

Régulateur et dispositif

de commutation

d'amélioration du système de

drainage dans l'aire de

l'aviation générale

Réparation du système

d'évacuation des eaux

de pluie

Moditfication de la jette

internationale

Zone d'aménagement du

bâtiment des services

regroupés

AÉROPORT INTERNATIONAL D'EDMONTON

Agrandissement de l'aire

de trafic

Réparation du système

d'évacuation des eaux

de pluie

Amélioration des canal-

sations d'égout

3 920

1 127

-

41

1 086

1 683

1 531

17

1

1 513

7 932

7 933

3 503

4 430

-

1 062

806

-

26

780

4 181

3 937

136

3 310

491

2 516

1 938

23

8

1 907

4 452

4 452

1 781

2 671

-

1 087

855

2

608

245

961

718

581

137

-

300

299

-

299

-

7 924

7 923

5 210

2 713

-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins des années futures	Prévisions 1985-1986	(en milliers de dollars)			AÉROPORTS AUTONOMES (suite)		ONTARIO (suite)		AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
		Dépenses jusqu'au 31 mars 1985	Cout total estimatif courant	précédent estimatif	Travaux par activité		Direction des travaux,	Réparations majeures à l'aïre de trafic n° 1 ..	Enlèvement de l'amiante dans l'édifice de l'administration	centrale	Reconstituer une partie de la voie de circulation T2 phase II	Modification de la zone d'immigration	Modification de la zone des vols trans- frontaliers	Réfection de la voie de circulation K	Enlèvement de l'amiante, zone des départs	Reconstruction du centre de commande d'éclairage.	MANITOBA	AÉROPORT INTERNATIONAL DE WINNIPEG																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
-	200	12 566	12 766	12 486	12 486	3 807	1 644	64	1	2 459	-	1 033	75	68	29	327	593	1 925	2 145	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Le tableau 35 contient une récapitulation des dépenses en capital par grand projet et emplacement. Il fait état des projets d'immobilisation dont le coût estimatif total est égal ou supérieur à 250 000 \$.

Travaux par activité	précédent	courant	31 mars 1985	1985-1986	années futures
Coût total	estimatif	estimatif	Jusqu'au	Prévisions	
Coût total		prévises			
		Depenses			Besoin des

4-46 (Transports aériens)

Tableau 34: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement (Nota)

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement annuel moyen	Provision pour le traitement
	actuelle	1985-1986

Position	131	126	98	50 350	96 300	45 325	63 727
Scientifique et professionnelle	438	501	445	23 306	76 130	45 325	45 325
Géologie et arpentage	37	41	38	18 610	76 130	41 535	41 535
Architecture et urbanisme	28	28	26	14 570	65 080	45 746	45 746
Economie et statistique	6	6	7	13 609	68 070	42 039	42 039
Autres							
Administration et service extérieur	600	615	607	13 912	57 987	38 743	38 743
Administration du Programme	475	478	459	13 890	57 987	36 131	36 131
Services administratifs	105	110	108	13 853	57 980	38 472	38 472
Gestion des finances	76	77	84	13 330	63 870	38 912	38 912
Gestion du personnel	90	89	99	12 766	61 433	35 127	35 127
Autres							
Technique	2 232	2 245	2 245	14 776	62 449	46 637	46 637
Contrôle de la circulation aérienne							
Contrôle de la circulation aérienne	-	68	202	14 072	15 576	-	-
(stagiaires)							
Electronique	1 302	1 333	1 323	16 619	51 950	36 967	36 967
Radio-télégraphie	908	908	929	14 411	43 863	29 270	29 270
Navigaton aérienne	520	549	561	34 323	63 173	48 693	48 693
Techniciens divers	390	413	381	12 635	55 682	30 068	30 068
Soutien technologique et scientifique	306	353	325	14 041	50 866	37 260	37 260
Inspection technique	201	223	185	12 635	57 691	38 269	38 269
Dessin et illustrations	94	123	116	15 557	40 310	30 152	30 152
Autres	27	27	22	12 635	57 764	32 958	32 958
Soutien administratif	1 240	1 239	1 200	12 932	31 743	21 431	21 431
Commis aux écritures et aux règlements	410	411	401	12 636	31 946	20 881	20 881
Secrétariat, sténographie,	97	104	103	12 665	37 130	22 991	22 991
dactylographie							
Autres							
Exploitation	2 048	2 142	2 078	14 776	40 676	25 721	25 721
Manœuvres et hommes de métier	728	724	731	21 147	37 036	29 357	29 357
Pompiers	143	140	134	13 253	39 988	23 658	23 658
Services divers	121	126	129	18 242	35 598	26 624	26 624
Chauffage et force motrice							

Nota: La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

2. Dépenses en personnel

Les coûts en personnel du Programme des transports aériens (qui incluent les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés) représentent 64 % du total des dépenses de fonctionnement.

Le tableau 33 donne une ventilation du nombre autorisé d'employés par activité et le tableau 34 un aperçu des années-personnes autorisées et la provision pour le traitement annuel par catégorie professionnelle. Il indique l'éventail des ressources humaines requises pour exploiter et entretenir les installations et pour fournir les services de transport aérien.

Tableau 33: Besoins en années-personnes par activité

Budget des dépenses		1985-1986		1984-1985		1983-1984	
				Prévues		Réelles	
Aéroports et services au sol connexes		1 948	2 985	2 657	2 427	2 533	2 274
Aéroports autonomes							
Autres aéroports							
Services de la navigation aérienne		5 890	807	5 964	5 782	5 941	5 889
Services de réglementation							
Services aux aéronefs		511	931	513	946	488	889
Direction et administration							
		13 072	13 430	12 907			

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Le tableau 32 montre les dépenses par article du Programme des transports aériens. Il comprend les dépenses imputées au fonds renouvelable des aéroports autonomes, excluant les dépenses internes pour le contrôle de la circulation aérienne et les services de gestion (tableau 37, page 4-69)

Tableau 32: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévues 1984-1985	Réelles 1983-1984		
			Personnel	Autres traitements et salaires
			467 691	87 932
			459 553	86 623
			417 595	85 989
			503 584	
			555 623	546 176
			65 635	60 939
			2 156	2 051
			25 768	29 725
			7 788	7 401
			13 993	15 506
			53 305	52 946
			8 117	7 695
			27 651	28 073
			17 657	18 888
			67 331	68 061
			29 508	31 799
			318 909	323 084
			874 532	869 260
			774 681	
			Total des dépenses de fonctionnement	
			278 024	227 500
			173 399	137 200
			83 204	70 400
			46 927	40 500
			40 581	29 946
			15 157	13 654
			637 292	519 200
			481 362	
			Total des recettes et recouvrements	
			237 240	350 060
			490 771	490 400
			49 263	60 288
			777 274	900 748
			583 629	
			Dépenses de fonctionnement nettes	
			Capital	
			Subventions et contributions	
			Recettes de fonctionnement	
			Taxe de transport aérien	
			Location et concessions	
			Taxe d'atterrissage	
			Taxe générale d'aéroport	
			Autres recettes*	
			Coûts recouvrés auprès d'autres ministères	
			du gouvernement fédéral	

Dépenses en capital : L'Administration des transports aériens accélère la construction de bureaux qui abriteront l'Administration centrale de l'Air de la région du Québec à Montréal, au coût estimatif total de 17 millions de dollars. En 1985-1986, les dépenses atteindront 6 millions de dollars et comprendront l'achat de matériel et de fournitures de bureau.

Recettes : Les recettes proviennent surtout du recouvrement du coût de services de gestion (6 millions de dollars) offerts aux aéroports autonomes. Pour plus de détails, voir la section III, A. 5., Recettes du Programme, à la page 4-67.

Le programme des transports aériens de manière à assurer l'établissement et l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace qui réponde aux besoins des usagers et aux objectifs socio-économiques du gouvernement fédéral.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente 5 % des dépenses de fonctionnement du programme (tableau 31).

Tableau 31: Besoins de ressources de l'activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986	A-P	\$	A-P	\$	Réelles	1983-1984
Personnel	7 596	222	8 583	226	7 391	201	
Planification	6 506	98	7 438	98	6 137	97	
Finances	18 773	278	21 212	283	15 294	261	
Achats et approvisionnements	3 346	100	3 781	102	3 562	101	
Gestion et administration	14 590	233	16 486	237	13 568	229	
Total des dépenses de fonctionnement	50 891	931	57 500	946	45 952	889	
Dépenses en capital	6 828		9 000		1 835		
Subventions et contributions	34		1 400		544		
Dépenses totales	57 753		67 900		48 331		
Recettes et coûts recouvrés	6 815		8 700		7 702		
	50 938	931	59 200	946	40 629	889	

Description et justification des ressources

L'activité "Direction et administration" assure les fonctions de gestion, de politique et d'administration pour l'ensemble du Programme. Elle est formée des bureaux de l'Administrateur des transports aériens et de ceux des Administrateurs régionaux, du personnel de l'Administration centrale affecté à la politique et à la liaison, ainsi que des unités de l'Administration centrale et des régions qui assurent des services de soutien pour tout le Programme dans les domaines fonctionnels suivants: la planification, les finances, le personnel, les achats et les approvisionnements, ainsi que les services administratifs internes.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 29 contient une ventilation des besoins de dépenses de fonctionnement.

Tableau 29: Services aux aéronefs - Dépenses de fonctionnement
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986	A-P	\$	Prévues	1984-1985
Exploitation des aéronefs	12 828	89		12 000	89
Entretien	26 728	345		25 000	347
Formation	2 138	29		2 000	29
Gestion et administration	5 238	48		4 900	48
	46 932	511		43 900	513

Les principales variables de la charge de travail pour l'élément des services aux aéronefs sont les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs. Le tableau 30 résume ces variables.

Tableau 30: Résumé des principales variables de la charge de travail

Budget des dépenses	1985-1986	Nombre d'aéronefs	Nombre total d'heures de vol	Activités Transports Canada	Autres programmes gouvernementaux
Prévues	1984-1985	91		26 500	18 000
Réelles	1983-1984	89		24 330	16 437
		93		29 000	18 500
				47 500	44 500
					40 767

assurer l'efficacité des services aux aéronefs.

État récapitulatif des ressources

des dépenses de fonctionnement de cette activité représentent 5 % des dépenses de fonctionnement du Programme. Les dépenses en capital représentent 19 % des besoins du Programme.

Tableau 28: Besoin de ressources de l'activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986	Prévues		Réelles
		1984-1985	1983-1984	
dépenses de fonctionnement	46 932	43 900	40 215	
dépenses en capital	93 775	109 000	-	
dépenses totales	140 707	152 900	40 215	
recettes et coûts recouvrés	13 721	11 615	11 297	
	126 986	141 285	28 918	

Description

Le principal rôle de cet élément consiste à exploiter et à entretenir le parc d'aéronefs du Programme. Ce parc est utilisé pour étalonner et inspecter les aides à la navigation, transporter et former le personnel d'aéronefs à d'autres programmes gouvernementaux, principalement en assurant l'exploitation et l'entretien des aéronefs et des hélicoptères de la Garde côtière canadienne pour le Programme des transports par eau.

Recettes: Les frais d'examen et de délivrance de licences (0,8 millions de dollars) sont les principales sources de recettes de cette activité. Pour plus de détails sur les recettes, voir section III A. 5. - Recettes du Programme, page 4-67.

Ces fonctions sont assurées au moyen d'un vaste programme d'examen, de délivrance de licences, d'inspection et de surveillance. Les services de réglementation aéronautique: Le tableau 26 contient une répartition des besoins de dépenses de fonctionnement.

Tableau 26: Services de réglementation aéronautique - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		Prévisions	
1985-1986		1984-1985	
\$	A-P	\$	A-P
42 850	683	40 923	683
5 214	80	4 971	80
3 265	44	3 106	44
51 309		49 000	
807		807	

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur les dépenses de fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du réseau national de transport aérien et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 27 en résume l'ampleur.

Tableau 27: Résumé des principales variables de la charge de travail

Budget des dépenses		Prévisions		Réelles	
1985-1986		1984-1985		1983-1984	
nombre de pilotes licenciés	63 700	63 300	62 900	26 058	907
nombre d'aéronefs immatriculés	28 613	27 306	26 058	26 058	907
nombre d'exploitants commerciaux	1 007	952	907	26 058	907
nombre d'aéroports licenciés	1 275	1 225	1 200	26 058	907

En 1983, des modifications ont été apportées au Règlement de l'Air pour rendre obligatoire l'immatriculation des aéronefs ultra-légers et la délivrance de licences aux pilotes de ces aéronefs. Le 30 septembre 1984, l'Administration avait déjà immatriculé 1 807 aéronefs ultra-légers et délivré des licences à 958 pilotes d'aéronefs ultra-légers. Étant donné le coût peu élevé d'acquisition et d'exploitation de ces aéronefs comparativement aux aéronefs classiques, l'Administration prévoit que cette variable de la charge de travail augmentera en 1985-1986 et au cours des années suivantes.

Tableau 24: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1985-1986 - Services de la navigation aérienne (en milliers de dollars)

Dépenses	Coût jusqu'au 31 mars	Prévues 1985	Prévues 1985-1986	des années futurs
Restauration d'installations désuètes				
installations et équipement des services	76 042	17 373	11 204	47 465
de la circulation aérienne	810 504	47 539	88 700	674 265
Systèmes de surveillance	50 161	13 964	10 551	25 646
Systèmes de communications	392 547	62 609	18 300	311 638
Système de navigation aérienne et d'atterrissage	1 329 254	141 485	128 755	1 059 014
accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
installations et équipement des services	33 519	6 072	13 672	13 775
de la circulation aérienne	14 455	7 233	5 180	2 042
Systèmes de surveillance	3 105	908	627	1 570
Systèmes de communications	22 745	6 553	7 065	9 127
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	73 824	20 766	26 544	26 514
	1 403 078	162 251	155 299	1 085 528

analyse des recettes: Pour plus de détails sur le genre et le montant es recettes provenant de cette activité, voir la section III, A. 5. - recettes du Programme, voir page 4-67.

Tableau 23: Principales variables touchant les dépenses de fonctionnement

Budget des dépenses	Prévisions	Réelles
1985-1986	1984-1985	1983-1984
Contrôle de la circulation aérienne		
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	77	77
Heures de service	514 004	511 108
Mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien contrôlé (en milliers)	1 874	1 600
Stations d'information de vol		
Nombre de stations de services		
d'information de vol	114	114
Heures de service	946 080	948 672
Nombre de plans de vol déposés	581 923	529 838
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes		
Nombre d'emplacements possédant de l'équipement à entretenir	22	22
Système de surveillance (radar)	934	920
Aides à la navigation	339	339
Systèmes de communications		

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 24 montre une analyse sommaire des dépenses en capital prévues pour l'exercice 1985-1986. Pour un énoncé détaillé, voir la Section III, tableau 35, pages 4-55 à 4-63 et page 4-65.

A des fins d'exploitation, l'activité est divisée en deux principales fonctions, soit les services de la circulation aérienne et les services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes. Les services de la circulation aérienne sont formés principalement du personnel nécessaire pour exploiter les diverses stations de contrôle de la circulation aérienne et les stations d'information de vol. Par ailleurs, les services de soutien technique à l'exploitation et de l'entretien des systèmes sont composés d'appui de l'exploitation et des services requis pour établir et entretenir les installations et l'équipement servant à assurer les services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, ainsi que les services d'aide à la navigation. Les renseignements relatifs au rendement et la justification des ressources sont présentés à l'aide de cette ventilation de l'activité.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement: Les services de la circulation aérienne engendreront probablement 58 % des dépenses de fonctionnement et 63 % des ressources humaines affectées à cette activité, tandis que les services de soutien technique à l'appui de l'exploitation et de l'entretien des systèmes nécessiteront 39 % des dépenses de fonctionnement et 34 % du personnel affecté. Les 3 % qui restent des dépenses de fonctionnement et des besoins en personnel tiennent aux services de soutien à la gestion et au personnel.

Tableau 22: Services de la navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		Prévues	
1985-1986		1984-1985	
\$	A-P	\$	A-P
Services de la circulation aérienne			
168 080	2 901	164 478	2 956
Contrôle de la circulation aérienne			
37 388	824	36 604	834
Stations d'information de vol			
205 468	3 725	201 082	3 790
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes			
137 185	2 011	134 278	2 018
Soutien à la gestion et personnel			
10 450	154	10 240	156
353 103	5 890	345 600	5 964

Le tableau 23 résume quelques-unes des principales variables qui influent sur les besoins de dépenses de fonctionnement de l'activité.

B. Services de la navigation aérienne

Objectif

Le principal objectif de cette activité consiste à assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs civils dans l'espace aérien canadien et international adjacent.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente 36 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme et 32 % des dépenses en capital.

Tableau 21: Besoins nets de ressources de l'activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses		Services de la navigation aérienne	
Prévues	Réelles	1985-1986	1983-1984
1984-1985	1985-1984	400 981	315 200
243 746			

Comprend:

Depenses de fonctionnement	353 103	345 600	303 692
Depenses en capital	155 299	103 000	64 684
Subventions et contributions	1 303	100	434
Depenses totales	509 705	448 700	368 810
Recettes et coûts recouvrés	108 724	133 500	125 064
	400 981	315 200	243 746

Description

Cette activité offre trois principaux services à l'appui du transport aérien, lesquels visent tous à aider les aéronefs à se déplacer de façon sûre et efficace d'un point à un autre. Il s'agit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'aide à la navigation. Il existe un réseau de sept centres de contrôle régional, neuf unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle qui assurent des services de contrôle des vols en route, à l'arrivée et au départ dans certains corridors aériens et dans la région immédiate des aéroports les plus achalandés. Quelques 114 stations d'information de vol, situées à des aéroports dans tout le pays, offrent des services d'information de vol tels que des bulletins météorologiques, la disponibilité des aides à la navigation et des services de recherche et sauvetage. E plus, plusieurs centaines d'aides à la navigation, installées aux aéroports et à divers endroits dans tout le pays, aident les pilotes à déterminer leur position et leur direction entre les aéroports et les guident à l'atterrissage et au décollage.

Tableau 20: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1985-1986	
Prévues	Réelles	1984-1985	1985-1986
Contributions de fonctionnement			
Aéroports locaux - Nord	5 574	7 466	5 588
Aéroports locaux - Sud	11 395	12 176	10 873
	16 967	19 642	16 461
Contributions de capital			
Aéroports locaux du Labrador et de Terre-Neuve	13 535	13 713	5 426
Aéroports locaux du Nord québécois	9 345	2 600	1 001
Autres aéroports locaux	7 999	22 778	11 055
	30 879	39 091	17 482
	47 846	58 733	33 943

Analyse des dépenses en capital : Le tableau 19 montre une analyse sommaire des dépenses en capital prévues pour l'exercice 1985-1986. Pour un énoncé détaillé, voir la Section II, tableau 35, pages 4-50 à 4-55 et page 4-65.

Tableau 19 : Sommaire des projets d'immobilisations pour 1985-1986 pour les aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada (en milliers de dollars)

Dépenses	Prévues	Jusqu'au	31 mars	estimatif	total	1985	1985-1986	Prévues	années	futures
Besoins	des									

Restauration d'installations					
désuètes	Aérogares et installations connexes	143 647	66 942	47 608	29 097
	Alres de manoeuvre	43 479	23 837	16 071	3 571
	Bâtiments et matériel d'entretien	19 577	9 308	7 687	2 582
	Services aéroportuaires d'urgence	28 015	8 213	19 802	-
	Travaux divers de moins de 250 000 \$	5 587	-	5 587	-
<hr/>					
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande					
	Aérogares et installations connexes	78 908	23 206	33 542	22 160
	Alres de manoeuvre	11 082	1 719	6 540	2 823
	Bâtiments et matériel d'entretien	14 551	4 768	3 939	5 844
		104 541	29 693	44 021	30 827
		344 846	137 993	140 776	66 077
<hr/>					
Aéroports exploités par d'autres parties :					
L'élément prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités et d'autres parties. Le tableau 20 résume les contributions de fonctionnement et de capital prévues par catégorie d'aéroports.					

de travail

PROCES
1984-1985

Total des heures d'exploitation d'un aéroport international, 15 aéroports nationaux et 3 aéroports régionaux et 62 aéroports locaux	
250 354	

Principales installations aéroportuaires	
Nombre	Superficie (en milliers de mètres carrés)
94	153
192	15 946
305	2 897
149	4 904

Voies de circulation
Aires de trafic

Aérogares
Données du 31 mars 1985/2

1. Sont exclus les aéroports dont les heures de fonctionnement ne sont pas publiées, comme les aéroports communautaires de L'Arctique qui se trouvent dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon.

2. Les données prévues pour 1985-1986 n'étaient pas disponibles lorsque le document a été rédigé. Les données ci-dessus touchent 101 des 147 aéroports de cette composante.

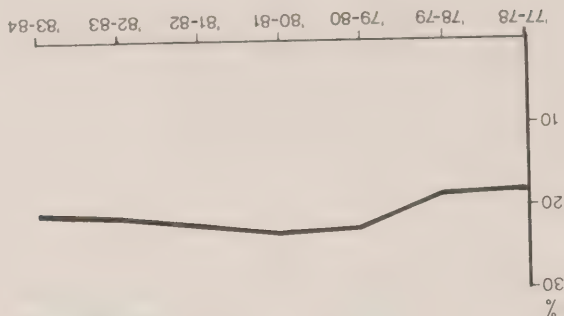
Le tableau 18 illustre dans quelle mesure les aéroports régionaux locaux exploités par Transports Canada recouvrent leurs coûts de fonctionnement. Les coûts sont une approximation de ceux qu'un exploitant commercial doit normalement assumer. Les dépenses de fonctionnement indiquées au tableau 16 sont donc rajustées de manière à refléter :

- le coût des services de contrôle de la circulation aérienne assurés par les Services de la navigation aérienne région immédiate de ces aéroports;

- l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes et l'intérêt sur les investissements du gouvernement dans ces aéroports.

Une déduction est faite pour le coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. (La méthode utilisée est la même que pour les aéroports autonomes.)

Tableau 18: Recouvrement des coûts - Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada



Aéroports exploités par Transports Canada: À compter du 1er avril 1985, cet élément est chargé de l'exploitation de l'aéroport international de Gander et des aéroports nationaux situés à St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Cet élément est responsable de l'exploitation de 131 aéroports régionaux et locaux. Avant le 1er avril 1985, il ne comptait pas les aéroports susmentionnés à l'exception de Yellowknife et Whitehorse. L'exploitation de ces aéroports se compare à celle des aéroports autonomes, sauf qu'elle se fait sur une échelle beaucoup moins grande dans la plupart des cas. (Pour une description de l'exploitation, voir page 4-22).

Aéroports exploités par d'autres parties: L'élément offre également une aide financière aux aéroports régionaux et locaux.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada: Le tableau 16 résume les dépenses au chapitre des opérations locales, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'activité qui sont planifiées et contrôlées par cet élément, ainsi que le montant des coûts recouverts auprès des aéroports autonomes pour les services de soutien. Le tableau 17 montre les principaux déterminants qui influent sur les opérations locales.

Tableau 16: Aéroports régionaux et locaux exploités par

Transports Canada - Dépenses brutes de fonctionnement
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévues 1984-1985
A-P	\$
A-P	\$

Opérations locales
Services aéroportuaires
Entretien et réparation des
installations

Services de soutien généraux
Services d'architecture et
d'ingénierie
Gestion et administration
Autres

Dépenses totales

Recouvrements, auprès des aéroports autonomes

Nota: Le Budget de 1985-1986 tient compte du transfert de 14 aéroports autonomes; les prévisions de 1984-1985 ont été établis avant le transfert.

Il y a l'établissement et à l'exploitation d'un réseau d'aéroports régionaux et locaux pour permettre à toutes les régions du Canada de bénéficier de services de transports aériens.

Couvrir les coûts de fonctionnement auprès des usagers des aéroports en la mesure du possible.

Comme ces aéroports desservent les secteurs moins peuplés et plus isolés du pays, le volume de mouvements d'aéronefs et de trafic passagers qui leur permet des recettes est sensiblement moins élevé. Dans l'intérêt des usagers du réseau de transport aérien, le gouvernement assume les coûts non récupérés nécessaires à la prestation au maintien d'une capacité et d'un niveau de service adéquats dans tout le pays.

at récapitulatif des ressources

et élément représente 20 % des dépenses totales de fonctionnement du programme et 29 % de ses dépenses en capital.

Tableau 15: Autres aéroports - Besoins nets de ressources
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986		1984-1985		Prévisions Réelles 1983-1984
Aéroports exploités par Transports Canada*	189 182	140 776	141 000	128 000	124 498
Dépenses de fonctionnement					
Opérations aéroportuaires et services					
de soutien généraux					
Dépenses en capital					
Aéroports exploités par d'autres parties	16 967		19 642		16 461
Contributions de fonctionnement					
Contributions de capital					
	47 846		58 733		33 943
Dépenses totales	377 804		327 733		258 183
Recettes	143 817		96 840		88 996
	233 987		230 893		169 187

Nota: Le Budget de 1985-1986 tient compte du transfert de 14 aéroports autonomes. Les prévisions de 1984-1985 et le budget réel de 1983-1984 ont été établis avant le transfert qui a pris effet le 1er avril 1985.

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 14 montre une analyse sommaire des dépenses en projets d'équipement prévues pour l'exercice 1985-1986. Pour un énoncé détaillé, voir la Section III, tableau 35, pages 4-46 à 4-50 et 4-64.

Tableau 14: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1985-1986, Aéroports autonomes
(en milliers de dollars)

Besoins	des	Prévues	1985-1986	futures
Coût	prévues	estimatif	total	31 mars 1985
Dépenses	jusqu'au	Prévues	1985-1986	années

Restauration d'installations désuètes

Aérogares et installations connexes	13 587	50 821	55 071	27 695
Alres de manoeuvre	50 837	11 032	22 660	17 145
Bâtiments et matériel d'entretien	4 212	1 602	151	2 459
Services aéroporutaires d'urgence	1 974	-	1 974	-
Travaux divers de moins de \$250,000	3 329	-	3 329	-

	193 939	63 455	83 185	47 299
--	---------	--------	--------	--------

Accroissement de la capacité pour répondre à la demande

Aérogares et installations connexes	19 921	12 718	7 203	-
Alres de manoeuvre	5 930	1 905	2 672	1 353
Bâtiments et matériel d'entretien	806	-	26	780

	26 657	14 623	9 901	2 133
--	--------	--------	-------	-------

	220 596	78 078	93 086	49 432
--	---------	--------	--------	--------

analyse des recettes : Le tableau 13 illustre le rendement réel et prévu de cet élément à l'égard de son objectif de recouvrement complet des coûts pour la période de huit ans se terminant le 31 mars 1985. Depuis le 1er avril 1985, seuls les neuf principaux aéroports font partie du fonds renouvelable des aéroports autonomes qui, avant cette date, en comptait 23. On devrait avoir complètement récupéré les coûts de ce nouveau groupe d'aéroports en 1985-1986.

Les coûts sont une approximation de ceux que doit normalement assumer un exploitant commercial. En conséquence, les dépenses indiquées au tableau 11 sont rajustées de manière à tenir compte des intérêts sur le montant total de l'investissement du gouvernement et à illustrer le coût estimatif des services offerts aux aéroports gouvernementaux et militaires. Pour plus de détails sur les catégories des montants des recettes recueillies par les aéroports autonomes, voir la section III A. 5. - Recettes du Programme, à la page 4-67.

Tableau 13: Recouvrement des coûts par les aéroports autonomes

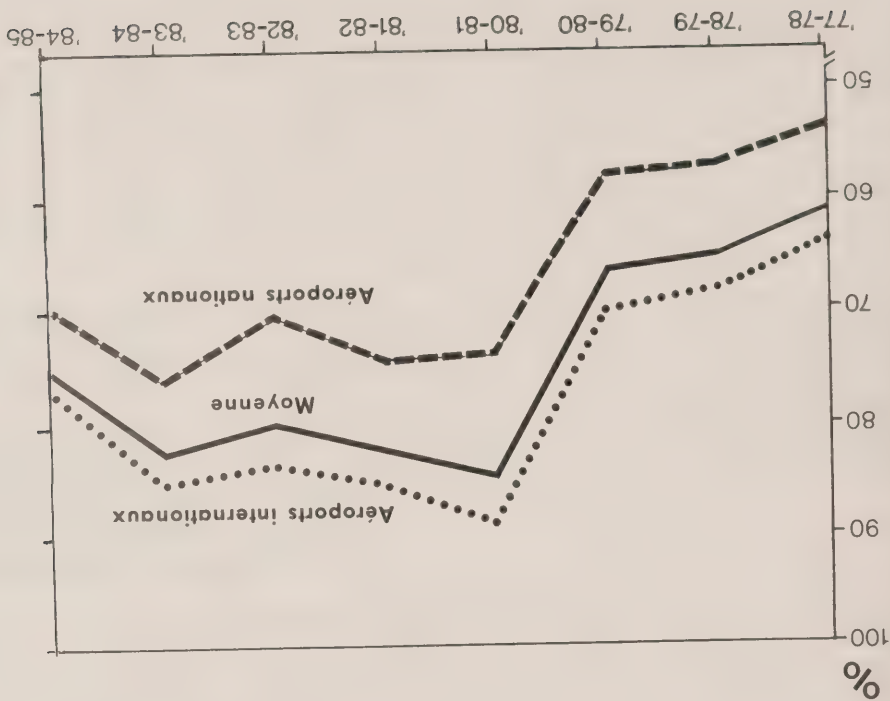


Tableau 11: Aéroports autonomes - Etat récapitulatif des dépenses (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986	Prévues
	1984-1985	

\$	A-P	\$	A-P
----	-----	----	-----

Opérations locales	46 669	483	61 414
Services aéroportuaires			
Entretien et réparation des installations	89 359	1 102	111 967
Service de gestion, d'administr-	19 014	363	25 128
tration et de soutien technique			474
	155 042	1 948	198 509
			2 657

Autres coûts et frais			
Frais de contrôle de la circulation aérienne	52 676	-	84 622
Services de gestion et de soutien technique	43 718	-	57 618
Amortissement	57 758	-	62 581
Subventions tenant lieu de taxes	21 309	-	21 875
Intérêts	6 764	-	8 376
	182 225	-	235 072
			-
	337 267	1 948	433 581
			2 657
N. d'aéronefs	9		23

Les activités aéroportuaires permanentes représentent 155 millions de dollars ou 46 % du budget d'exploitation global du Programme des aéroports autonomes. Les deux principaux facteurs déterminants (tableau 12) du coût des activités aéroportuaires locales sont les heures d'ouverture des aéroports pour les besoins des transporteurs aériens et du public voyageur ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir pour l'arrivée et le départ des aéronefs.

Tableau 12: Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

Prévues	1984-1985
Total des heures d'exploitation de 7 aéroports internationaux et 2 aéroports nationaux	65 437

Principales installations aéroportuaires	Nombre	Superficie (en milliers de mètres carrés)
entretenu(es)	11	597
Aérogares	25	4 160
Pistes	155	3 124
Vols de circulation	49	3 697
Aires de trafic		

Nota: Données du 31 mars 1985. Les données pour 1985-1986 n'étaient pas disponibles lorsque le document a été rédigé.

Voir page 4-72 de la section III - Renseignements supplémentaires, sommaire de l'utilisation prévue du fonds renouvelable et des profits, pertes par aéroport.

description

ste des aéroports: A compter du 1er avril 1985, cet élément comprend 7 des 8 aéroports internationaux et 2 des 17 aéroports nationaux du Canada. Les aéroports internationaux sont: Halifax, Montréal-Mirabel, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. As deux aéroports nationaux faisant partie de cet élément sont: Montréal-Dorval et Ottawa. Avant le 1er 1985, cet élément comprenait 23 aéroports dont 14, soit ceux situés à Gander, St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon et Victoria, ont été transférés au groupe des Autres aéroports.

xploitation: L'exploitation des aéroports comprend deux principales tâches: la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux fonctionnaires et l'entretien et la réparation des installations aéroportuaires. Les principaux services offerts dans les aéroports sont ceux de sauvetage en cas d'incendie ou d'écrasement, de police et de sécurité des passagers.

Les installations aéroportuaires qui nécessitent un entretien et des réparations comprennent une multitude de bâtiments (par exemple: es aéroports, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple: les pistes, les voies de circulation, les aires de stationnement, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent entre autres les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, de déneigement et de réparation.

onnées sur le rendement et justification des ressources

dépenses: Le tableau II contient une ventilation des prévisions de dépenses au titre de l'exploitation des aéroports autonomes pour l'exercice 1985-1986. Etant donné que ces aéroports doivent normalement recouvrer tous leurs coûts de fonctionnement, les prévisions de dépenses comprennent les frais pour les services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité de chaque aéroport par l'activité "Services de la navigation aérienne", l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes versées par Travaux Publics ainsi que les frais d'intérêt liés aux dépenses nettes imputées au fonds renouvelable des aéroports autonomes. Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien technique représentent les coûts recouverts par l'élément "Autres aéroports" et l'activité Direction et administration au chapitre des services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, d'ingénierie et de soutien technique qui sont fournis à cet élément. (Pour plus de détails concernant ces frais et ceux du contrôle de la circulation aérienne, voir page 4-70.)

A. Aéroports et services au sol connexes

Cette activité a pour principal objectif de promouvoir l'établissement et l'exploitation d'un réseau national d'aéroports civils sûr et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du gouvernement.

Dans le texte qui suit, l'activité est divisée en deux éléments, soit les aéroports autonomes et les autres aéroports, en raison des différents sous-objectifs et mécanismes de financement qui s'appliquent à chacun.

A.1 Aéroports autonomes

Sous-objectif

Développer et exploiter les aéroports internationaux et nationaux visés par le Fonds renouvelable des aéroports autonomes de manière à recouvrer leurs coûts de fonctionnement.

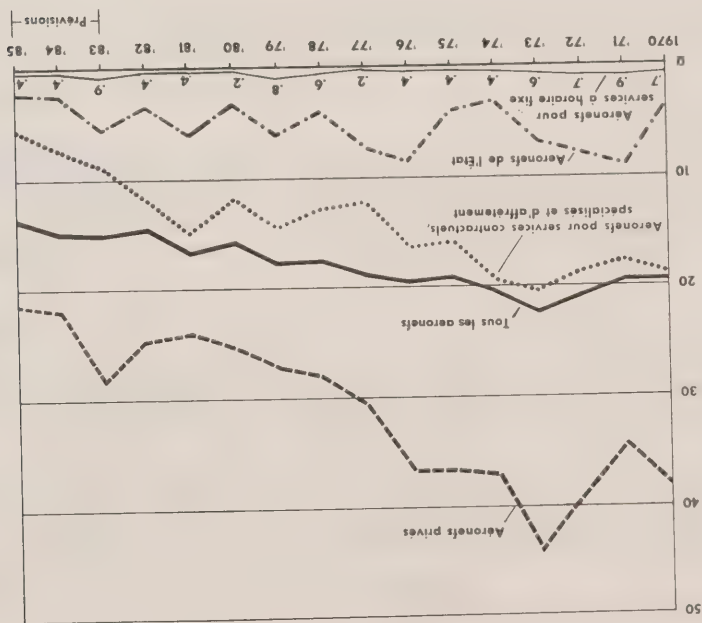
Etat récapitulatif des ressources

Cet élément représente environ 29 % des dépenses de fonctionnement du Programme et 19 % de ses dépenses en capital.

Tableau 10: Aéroports autonomes - Etat des activités au titre du Fonds renouvelable (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986	Prévisions	Réelles		
				1984-1985	1985-1984
Recettes	459 787	410 000	392 426		
Depenses	357 267	433 581	394 876		
Bénéfice d'exploitation (Perte)	122 520	(23 581)	(2 450)		
Ajouter: Amortissement	57 758	62 581	59 081		
Ressources provenant de l'exploitation	180 278	39 000	56 631		
Depenses en capital	93 086	140 400	87 890		
Besoins nets de ressources nécessaires (Fournies)	(87 192)	101 400	31 259		
Finances comme suit:					
Fonds renouvelables des aéroports autonomes	(94 390)	2 100	17 185		
Credit 70	7 198	99 300	14 074		
N. d'aéroports	(87 192)	101 400	31 259		
	9	23	23		

Tableau 9: Taux d'accidents par 100 000 heures de vol par type de service



Nota: Les données sur les activités de 1983 à 1985 sont estimatives et pourront être modifiées à la parution du rapport de Statistique Canada.

Les efforts mis de l'avant dans le cadre du Programme pour améliorer la sécurité sont illustrés par la tendance à la baisse que connaît actuellement le nombre d'accidents par 100 000 heures de vol et ce, pour tous les types de vol, hormis les vols à horaire fixe.

Tableau 8: Nombre d'accidents subis par des aéronefs immatriculés au Canada, par type de vol et période de cinq ans (nota 1)

Type de vol	1969-1973	1974-1978	1979-1983
A horaire fixe	3,2	2,2	2,8
Sans horaire fixe ²	9,2	7,6	6,4
D'attache et à contrat	139,4	141,0	137,6
Spécialisé	99,4	123,4	112,4
D'aéro-club	23,2	24,2	22,6
De l'état	5,2	6,0	6,4
Privé	285,2	357,4	322,4
Commercial à des fins non lucratives ³	15,8	29,6	20,2
Total (tous les aéronefs) ⁴	580,6	691,4	630,8

Nota: 1. Les données sur le nombre d'accidents d'aéronefs ne sont pas incluses, car elles ne sont recueillies systématiquement que depuis trois ans et ne sont pas encore jugées utiles aux fins de comparaison.
 2. Ce type de vol désigne le transport en commun des passagers et des marchandises à un taux unitaire qui est effectué par un transporteur aérien commercial non tenu de suivre un horaire fixe. Par exemple, la plupart des transporteurs qui desservent le Nord du Canada.
 3. Ce type de vol s'entend des vols de mise en place et d'entraînement effectués par des exploitants commerciaux, qui n'en retirent aucun revenu.
 4. Les données sur les accidents d'aéronefs ultra-légers ne sont pas incluses. Les accidents signalés sont au nombre de 6 en 1981, de 24 en 1982 et de 60 en 1983.

- la création d'une division du Maintien de la navigabilité au sein de la direction de la Navigabilité chargée d'examiner les problèmes de fonctionnement que connaissent des produits aéronautiques exploités ou fabriqués au Canada et de prendre les mesures correctives voulues; et
- l'élaboration d'un meilleur système de compte rendu des incidents, y compris un système de compte rendu volontaire des incidents.

Le plan de développement de l'espace aérien canadien : Afin d'assurer le développement rationnel de l'espace aérien canadien, l'Administration vise à élaborer un cadre de planification technique et long terme pour l'acquisition et le développement des installations et l'équipement qui seront nécessaires d'ici l'an 2000 pour assurer la prestation de services de navigation aérienne. Un projet visant à réordonner toutes les principales dépenses prévues jusqu'à l'an 2000, à améliorer les services et à accroître la productivité a été mis de l'avant et fera l'objet de discussions avec les usagers de l'espace aérien. Suite à d'amples discussions avec les utilisateurs du système en cours de l'exercice 1984-1985, les efforts déployés visent à améliorer l'emplacement ou la restauration systématique des installations ANS, en conformité avec les exigences exposées dans le Plan de développement de l'espace aérien canadien.

● Efficacité du Programme

L'objectif du Programme qui consiste à "veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace" doit produire des résultats dans deux principaux secteurs : la sécurité du réseau et l'établissement et l'exploitation d'un réseau efficace. Le tableau qui suit contient des données sommaires sur la sécurité aérienne.

Sécurité aérienne : La sécurité a toujours occupé une place importante dans le Programme des transports aériens. A ce jour, le réseau national de transport aérien civil s'est révélé très sûr. Les tableaux 8 et 9 ont été de la situation des dernières années.

De 1969 à 1973, la moyenne annuelle des accidents mettant en cause des avions immatriculés au Canada a été de 580,6. Après être passée à 91,4 pour la période de 1974 à 1978, cette moyenne a baissé à 630,8 lors de la période suivante, soit de 1979 à 1983. Par ailleurs, de 0 772 en 1969, le nombre d'avions immatriculés au Canada est passé à 5 899 en 1984, soit une hausse de 140%.

1984-1985 totalisent 11 millions de dollars, les dépenses pour 1985-1986 s'élevant à 32 millions de dollars. La somme supplémentaire de 13 millions de dollars sera consacrée en 1985-1986 à l'agrandissement d'autres de manœuvre d'aéronefs et de bâtiments d'entretien.

En 1985-1986, quelque 30 millions de dollars seront affectés au développement des installations pour répondre à l'accroissement de la demande sur le double plan des services de la circulation aérienne et des systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage.

Pour plus de détails sur le programme d'immobilisations, se reporter à la section II, pages 4-26, 4-30 et 4-35 ainsi qu'à la section III, tableau 35 intitulé "Dépenses en capital par grand projet et emplacement" (page 4-46).

Gestion et organisation

Sécurité aérienne: Les mesures prises ou sur le point de l'être à la suite des recommandations de la Commission Dubin comprennent:

- la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne;
- l'adoption de toutes les recommandations concernant l'application des règlements (ces recommandations visent une politique d'application plus rigoureuse, la rédaction d'un nouveau manuel des procédures d'application et des modifications à la Loi sur l'aéronautique devant servir de fondement juridique à la création d'un nouveau mode d'application et du tribunal d'appel de l'Aviation civile);
- la formulation d'un code canadien de navigabilité par un comité consultatif formé entre autres de représentants de l'industrie;
- l'adoption de mesures pour s'assurer que les aéronefs du Ministère soient exploités conformément aux normes applicables aux transporteurs aériens commerciaux;
- la formulation d'ententes bilatérales de navigabilité ayant pour modèle celle que viennent de signer le Canada et les États-Unis et conclues avec la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne de l'Ouest, les Pays-Bas et l'Italie;
- la mise en oeuvre d'un programme de surveillance plus étroite des activités des transporteurs aériens au chapitre de l'entretien;

● la modification de la procédure d'homologation de type aux fins de la navigabilité dans le but d'appuyer les efforts mis de l'avant par l'administration fédérale pour mettre en place une industrie canadienne de fabrication d'hélicoptères;

ernières années 75 à 85 % des ressources disponibles en mobilisations, et il devrait en être ainsi à moyen terme.

Initiatives

Modernisation et expansion des installations

Projet de modernisation des radars (RAMP): Cet important programme de remplacement des radars primaires et secondaires et des systèmes d'affichage en place, qui tombent en désuétude, en est à sa deuxième étape, soit l'acquisition de l'équipement. L'adjudication du contrat d'achat de l'équipement est prévue pour le printemps de 1984. Il est proposé d'adjudger d'autres contrats en 1985-1986 pour l'acquisition de l'équipement d'affichage et du système de traitement des données radar (STR). Ce grand projet de la Couronne s'étendra sur environ 10 ans et son coût devrait se situer à quelque 811 millions de dollars. Les fonds révus au budget de 1985-1986 pour ce projet s'élèvent à 89 millions de dollars.

Projets spéciaux du gouvernement: L'Administration du transport aérien poursuit la mise en oeuvre des projets qui ont été lancés en 1983. Le coût estimatif total des 18 projets qui restent s'élève à 339 millions de dollars; on prévoit que d'ici la fin de l'exercice financier 1984-1985, on aura consacré 180 millions de dollars à ces projets qui, selon les prévisions, nécessiteront des déboursés de 123 millions de dollars en 1985-1986. Les grands travaux comprennent le réaménagement et l'agrandissement des aéroports de Hamilton, de Sault-Sainte-Marie, de Port McMurray, de Frobisher Bay et d'Inuvik; la construction d'immeubles pour les bureaux régionaux; la restauration de systèmes d'utilité publique et le remplacement des systèmes de communication et d'atterrissage aux instruments désuets. (Pour plus de détails, se reporter au tableau 35, section III, pages 4-64 à 4-66.)

Autres travaux de remise en état et de remplacement: En 1985-1986, la somme de 149 millions de dollars sera consacrée à la remise en état et au remplacement d'installations aéroportuaires partout au Canada. Les grands travaux comprennent le réaménagement d'aéroports et la rectification de pistes et de voies de circulation.

Outre les crédits destinés au projet RAMP, quelque 40 millions de dollars seront affectés en 1985-1986 au remplacement des installations et de l'équipement des services de la circulation aérienne, de systèmes de communication ainsi que de systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage.

Aggrandissement des installations pour satisfaire à l'accroissement de la demande: Des travaux d'agrandissement d'aéroports et d'installations aéroportuaires, dont le coût total s'élève à 76 millions de dollars, sont en cours ou débuteront en 1985-1986; ils sont destinés à satisfaire l'accroissement de la demande actuelle et la croissance prévue pour les années à venir. Les crédits affectés à ces projets en

Tableau 6 : N. de passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens (en milliers)

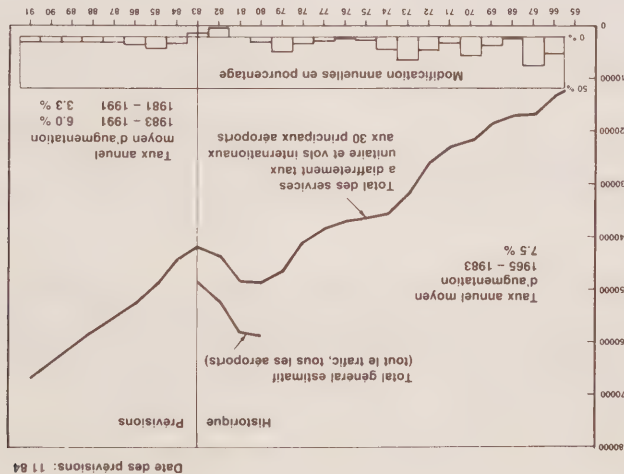
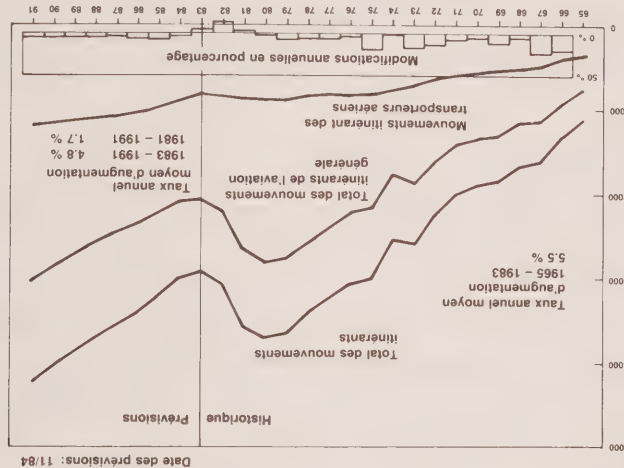


Tableau 7 : Mouvements d'aéronefs itinérants aux 30 principaux aéroports canadiens (en milliers)



aérienne: Avant le milieu des années 70, une quantité considérable des ressources disponibles avaient été affectées à l'établissement d'une infrastructure nouvelle et plus complexe afin de satisfaire la demande sans cesse croissante. L'infrastructure actuelle, en grande partie établie au milieu des années 60 et 70, nécessite beaucoup de ressources en immobilisations pour le maintien des installations et du matériel existants dans un état acceptable. Cette tendance se manifeste dans le pourcentage des ressources disponibles qu'il faut affecter à cet égard. Ainsi, l'entretien des installations a nécessité au cours des cinq

us de fréquences de vol et un meilleur service. Les prévisions sur les mouvements d'aéronefs proviennent de celles sur la demande de passagers : d'hypothèses sur le coefficient de remplissage et la grosseur des aéronefs. A court terme, on prévoit une croissance rapide du trafic, en conformité avec celle de la demande de passagers. A plus long terme, la croissance devrait se stabiliser à un rythme inférieur, soit à un taux moyen de 5 % par année entre 1983 et 1991. Le nombre de mouvements d'aéronefs itinérants, soit la combinaison des mouvements des aéronefs et des transporteurs aériens et ceux de l'aviation générale, devrait augmenter à un rythme de 4,8 % par année durant la période de 1983 à 1991.

Les tableaux 6 et 7 illustrent les volumes réels et prévus de trafic passagers ainsi que le nombre de mouvements d'aéronefs itinérants aux 30 principaux aéroports canadiens et aux aéroports contrôlés. Les révisions remontent à novembre 1984.

Les autres variables importantes qui influent sur le Programme sont le volume de trafic de fret aérien, l'ampleur du parc d'aéronefs immatriculés détenant un certificat de navigabilité valide et le nombre de détenteurs de licences. Le taux de croissance annuel moyen pour ces variables, selon les données disponibles au mois de novembre 1984, est révu comme suit :

1983-1991

trafic de fret aérien	5,8 %
30 principaux aéroports	2,3 %
nombre d'aéronefs immatriculés avec C de N valide	3,1 %
nombre de détenteurs de licences	

D. Perspective de planification

1. Contexte

Facteurs techniques : Depuis la Seconde Guerre mondiale, le transport aérien a été à la pointe du progrès technique. En effet, les dimensions, la vitesse et le nombre des aéronefs ont changé du tout au tout, et le Programme des transports aériens a dû être modifié en conséquence. Du fait que les aéronefs sont plus nombreux et plus complexes, la demande de permis d'exploitation d'aéronefs et de licences de personnel s'est accrue.

Cependant, depuis le milieu des années 70 et plus particulièrement en raison de la hausse vertigineuse du prix du carburant, les constructeurs ont préféré aux aéronefs plus gros et plus rapides les aéronefs offrant un meilleur rendement. Au cours des années 60, le carburant représentait près de 10 % des frais d'exploitation des aéronefs; aujourd'hui, il compte pour environ 30 % de ces dépenses. Face à cette situation, les fabricants d'aéronefs construisent des appareils plus efficaces, dont la consommation de carburant a diminué jusqu'à 30 % comparativement au parc aérien des années 70.

Facteurs économiques : Les principaux transporteurs aériens ont constaté une amélioration du trafic et de leur situation financière lors de la récente reprise économique. La réforme de la réglementation de l'industrie aéronautique devrait également stimuler le trafic passagers au Canada en raison de l'accroissement de la concurrence, qui devrait amener une réduction des coûts et des tarifs.

Demande de transport aérien : Le total des passagers embarqués et débarqués par les principaux transporteurs aux 30 principaux aéroports augmenté du double durant les années 70 pour passer de 23,0 millions de passagers en 1971 à 48,6 millions en 1980. Cependant le trafic passagers a été durement touché par la récession. On prévoit que d'ici 1985, le trafic atteindra le niveau record de 1980. Le taux de croissance prévu durant la deuxième moitié des années 80, est de l'ordre de 5 % par année.

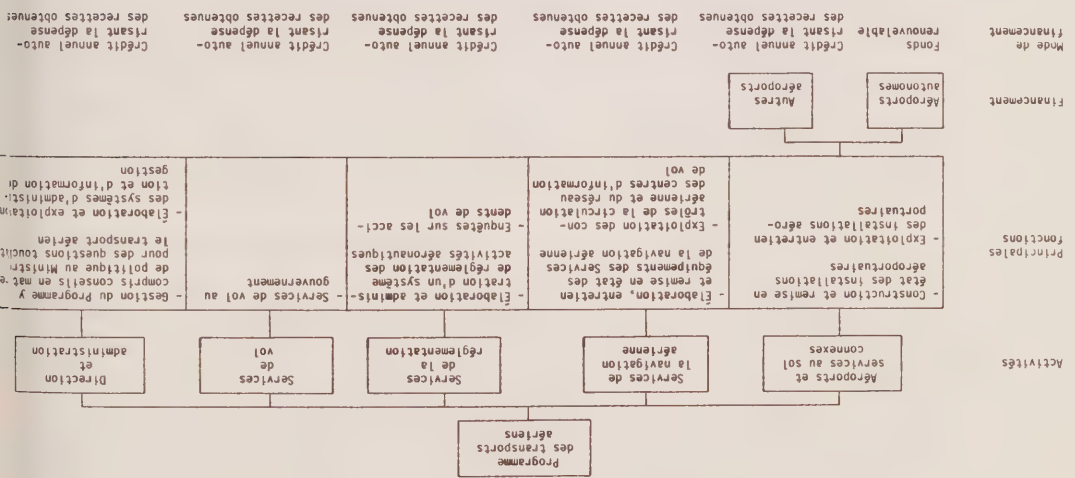
Les mouvements d'aéronefs itinérants aux aéroports contrôlés ont augmenté de 50 % entre 1971 et 1980. Plus récemment le nombre de mouvements d'aéronefs des transporteurs aériens a diminué de 6,2 % entre 1980 et 1982 et de 3,1 % en 1983, ce qui témoigne des effets persistants de la récession. Au cours des années 70, les mouvements des aéronefs des transporteurs aériens aux 30 principaux aéroports ont augmenté, en général, à un rythme inférieur à celui de la demande passagers, ce qui indique des coefficients de charge à la hausse et une utilisation de plus gros aéronefs. La tendance à la hausse continue du nombre de sièges offerts en moyenne par les aéronefs devrait s'interrompre étant donné que les compagnies aériennes visent à acquérir des aéronefs de grosseur moyenne et à en accroître l'utilisation et, partant, à offrir

Tableau 5: Dépenses de fonctionnement des activités de 1985-1986 par élément de l'organisation (en milliers de dollars)

Activité	Aéroports et services au sol connexes	Aéroports autonomes	Autres aéroports	Services de la navigation aérienne	Services de régulation aérienne	Services de vol	Direction et Administration	Totaux	A.-P.
Administrateur adjoint des services de la construction	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne	Administrateur adjoint des services de la navigation aérienne
14 518	47 914	51 620	3 165	21 489	32 421	21 293	158 053	2 213	2 006
Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)	Administrateur (Montréal)
88 573	25 151	48 818	5 827	3 420	5 824	177 613	2 103	2 096	1 451
Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)
89 469	16 598	54 978	7 147	1 578	6 060	175 830	2 096	1 451	1 759
Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)
15 305	28 777	45 383	5 030	1 489	3 658	99 642	1 451	1 759	1 444
Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)
43 284	25 237	54 280	4 265	1 366	5 807	134 239	1 759	1 444	1 444
Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)
28 360	23 236	37 443	4 386	3 333	3 946	100 704	1 444	1 444	1 444
Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)	Administrateur (Ottawa)
279 509	189 182	353 103	51 309	46 932	50 891	970 926*	13 072	13 072	13 072

* Y compris les transactions internes se chiffrant à 96,4 millions de dollars.

Tableau 4 : Structure des activités



Organisation : L'Administration canadienne des transports aériens est responsable du Programme. L'Administration est une organisation décentralisée, comme l'illustre le tableau 5.

• Objectif du Programme

l'objectif du Programme des transports aériens est de "veiller au développement et à l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et d'en exploiter certains éléments".

Le Programme comporte de plus un certain nombre de sous-objectifs

ut visent des questions telles que la productivité, le recouvrement des

outs, le traitement équitable des usagers et l'accès au réseau national

et transport aérien civil.

• Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le tableau 4 montre les différentes activités

u Programme. L'activité Aéroports et services au sol connexes est

ubdivisée en deux éléments de financement aux fins du budget principal

as dépenses, soit les aéroports autonomes et les autres aéroports.

ette subdivision s'explique par le fait que les aéroports autonomes

ont normalement en mesure de récupérer leurs frais à même leurs

recettes, tandis que les autres aéroports, qui desservent des régions

oins peuplées, ne récupèrent qu'une partie de leurs frais au moyen de

eurs recettes. Par conséquent, ces aéroports ont besoin d'une aide

financière du gouvernement fédéral pour subsister. Il est donc

écessaire d'avoir deux modes de financement: un fonds renouvelable

our les aéroports autonomes et un crédit annuel autorisant

'attribution d'une part des recettes aux autres aéroports.

Modifications à la structure des activités: Le 1er octobre

984, les enquêtes sur les accidents d'aéronefs, dont avaient été

harçes jusque là les Services de réglementation, sont devenus la

responsabilité du nouveau Bureau canadien de la sécurité aérienne. Les

ervices aux aéronefs du gouvernement, qui faisaient eux aussi partie

es Services de réglementation, ont été transférés à la nouvelle

activité des Services aux aéronefs. De plus, le 1er avril 1985,

un faisait passer de 23 à 9 le nombre d'aéroports autonomes, afin de

mettre en lumière les objectifs d'autonomie et de gestion fixés pour ce

éseau de grands aéroports. Les neuf aéroports qui restent sont ceux

le Halifax, de Montréal (Dorval et Mirabel), de Toronto (Lester B.

earson), d'Ottawa, de Winnipeg, de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver.

es 14 autres aéroports, soit ceux de Gander, de St. John's, de

Charlottetown, de Sydney, de Saint John, de Fredericton, de Moncton, de

Juébec, de Windsor, de Thunder Bay, de Regina, de Saskatoon

et de Victoria, sont passés au groupe des Autres aéroports.

C. Données de base

1. Introduction

C'est par l'entremise du Programme des transports aériens que le gouvernement fédéral assume une grande part de sa responsabilité à l'égard du réseau national de transport aérien civil. Les quatre principaux éléments de ce réseau sont les suivants:

- les aéroports (aéroports);
- les voies aériennes (espace aérien canadien et international);
- les véhicules aériens (aéronefs);
- les exploitants (transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs).

Le Programme comprend:

- l'application des règlements qui régissent tous les éléments du réseau;
- le développement et l'exploitation du réseau national d'aéroports civils qui appartiennent au gouvernement fédéral; la mise en place et la prestation de services de navigation aérienne nécessaires pour assurer l'exploitation sûre et efficace des aéronefs civils dans l'espace aérien canadien et international.

Le Programme comprend l'exploitation et l'entretien des aéronefs servant à appuyer les activités du Programme et celles d'autres programmes gouvernementaux.

Les responsabilités à assumer à l'égard du Programme exigent des relations étroites avec les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs, les gouvernements provinciaux et étrangers et d'autres ministères du gouvernement fédéral, comme la Défense nationale et l'Expansion industrielle régionale. De plus, la réglementation économique des services aériens commerciaux par la Commission canadienne des transports influe sur les activités et le financement du Programme.

2. Mandat légal

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur l'aéronautique régissent en grande partie le Programme des transports aériens. En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports est chargé de gérer et de réglementer l'aviation civile et de superviser toutes les questions de matière d'aéronautique civile. Le Ministre est en outre habilité à veiller à l'établissement, à l'exploitation et à l'entretien des aéroports et des services de la navigation aérienne.

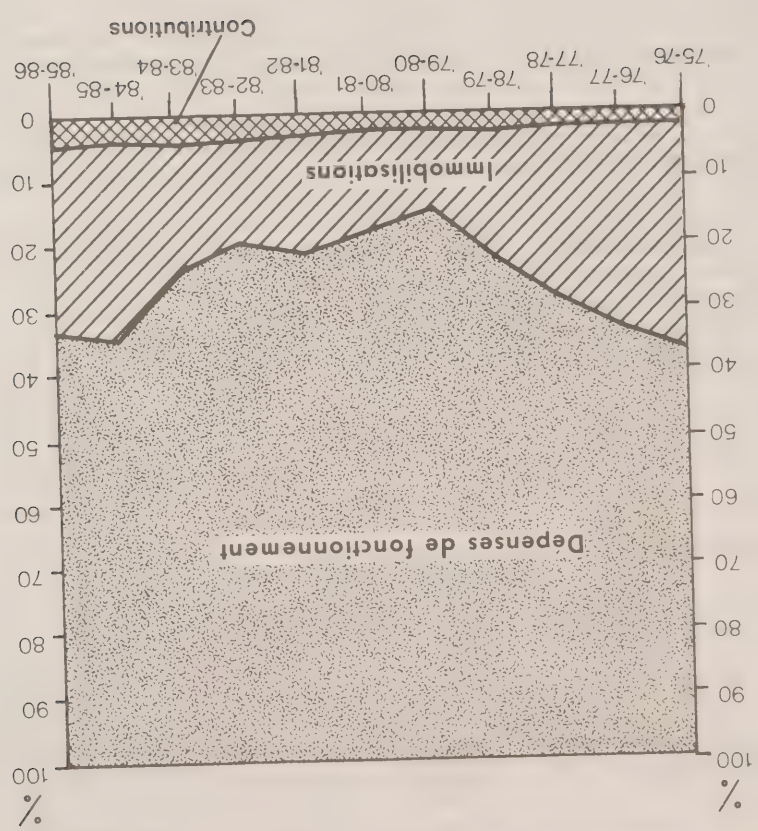


Tableau 3: Aperçu des dépenses totales pour dix années - Répartition par type de ressources (pourcentage)

Explication des prévisions pour 1984-1985: Les prévisions pour 1984-1985 (qui sont fondées sur les données dont disposait la direction le 30 septembre 1984) sont de 6 % ou de 54 millions de dollars inférieures à celles contenues dans le Budget principal de 1984-1985, qui s'élevaient à 954 millions de dollars. La différence de 54 millions de dollars se répartit essentiellement comme suit:

- réduction des biens et des services attribuable aux restrictions imposées aux chapitres des déplacements, de l'embauche et de l'acquisition facultative de matériel et de fournitures (12.0)
- diminution des besoins en immobilisations (45.0)
- augmentation des subventions et des contributions 12.0
- augmentation des recettes engendrée par l'augmentation des mouvements d'aéronefs et de passagers et provenant des droits de transport et de concession et des taxes d'atterrissage supplémentaires y afférents (9.0)

Tableau 2: Dépenses et recettes prévues du Programme pour 1985-1986 (en milliers de dollars)

Recettes,
coûts
recouvrés
et autres
nets de
ressources

Dépenses
Subventions
et contri-
butions
Capital
Total

Aéroports et services
au sol connexes
Aéroports autonomes
Autres aéroports

468 691 233 862 47 846 750 399 603 604 146 795

Services de la navigation
aérienne

353 103 155 299 1 303 509 705 108 724 400 981

Services de régleman-
tation

51 309 1 007 80 52 396 822 51 574

Services aux aéronefs

46 932 93 775 - 140 707 13 721 126 986

Direction et
administration

50 891 6 828 34 57 753 6 815 50 938

970 926* 490 771 49 263 1 510 960 733 686* 777 274

* Y compris les transactions internes se chiffrant à 96,4 millions de dollars.

4-8 (Transports aériens)

Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Etat récapitulatif des besoins nets de ressources par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	1984-1985	Différence la page	Détails à
Ports et services				
Ports autonomes	(87 192)	101 400	(188 592)	4-22
Autres aéroports	233 987	230 893	3 094	4-27
Services de la navigation aérienne	400 981	315 200	85 781	4-32
Services de réglementation	51 574	52 770	(1,196)	4-36
Services aux aéronefs	126 986	141 285	(14 299)	4-39
Direction et administration	50 938	59 200	(8 262)	4-41
Personnes autorisées	13 072	13 430	(358)	4-44

Application de la différence: Les besoins financiers pour 1985-1986 ont de 14 % ou de 123 millions de dollars inférieurs à ceux prévus pour 1984-1985. Cette réduction est attribuable:

● à l'augmentation des dépenses afférentes aux salaires et au personnel (21,4 millions de dollars), à la réduction des frais de surtemps (4,6 millions de dollars) et au transfert de ressource au Bureau canadien de la sécurité aérienne (7,4 millions de dollars)

● à la réduction des subventions et des contributions (11,0)

● à l'augmentation des recettes engendrée par l'augmentation des mouvements d'aéronefs et de passagers, ainsi qu'à la hausse des droits de transport, et de concession et des taxes d'atterrissage

(121,9)

A. Points saillants

Les objectifs du Programme des transports aériens de 1985-1986 sont le suivants:

- poursuivre la mise en oeuvre du Projet de modernisation des radars (RAMP). Le projet, dont le coût estimatif total s'élève à 811 millions de dollars, sera achevé dans neuf ans environ. Les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice financier 1984-1985 se chiffrent à 48 millions de dollars, et l'on prévoit dépenser 89 millions de dollars en 1985-1986 (se reporter à la page 4-17);
- poursuivre un programme d'envergure destiné à rénover, à remplacer et à développer les installations aéroportuaires et le matériel de navigation aérienne. On prévoit consacrer en tout 1158 millions de dollars au programme (à l'exception du RAMP) dont 331 millions jusqu'à la fin de l'exercice financier 1984-1985 et 300 millions en 1985-1986 (se reporter aux pages 4-26, 4-30 et 4-35);
- continuer à améliorer le cadre d'exploitation de l'aviation civile en menant à bien la mise en oeuvre des recommandations formulées par la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (se reporter à la page 4-18).

La structure des activités du Programme des transports aériens pour 1985-1986 a été modifiée pour rendre compte des changements importants apportés à la législation et des mesures prises par la direction:

- les enquêtes sur les accidents d'aéronefs ne relèvent plus des Services de réglementation. Cette tâche incombe maintenant au Bureau canadien de la sécurité aérienne, tribunal indépendant constitué en vertu d'une loi promulguée par le Parlement le 1er octobre 1984 (se reporter à la page 4-36);
- le Programme compte une nouvelle activité, celle des Services aux aéronefs. Cet organisme de soutien réunit toutes les fonctions de gestion du parc d'aéronefs du Ministère; il a pour mandat d'assurer les services aux aéronefs requis pour mener à bien le programme d'exploitation des Transports et d'autres ministères fédéraux (se reporter à la page 4-39);

- la structure financière et la composition des Aéroports autonomes ont été révisées; en effet, on a réduit de 23 à 9 le nombre d'aéroports faisant partie du Fonds renouvelable afin de mettre en lumière les objectifs d'autonomie et de gestion fixés pour ce réseaux de grands aéroports (se reporter à la page 4-22).

Traits de la Partie II Budget des Dépenses Programme par activité

milliers de dollars)									
Budget principal 1985-1986									
Affectations	Budgetaire	Fonctionnement	Dépenses	en capital	Paiements	Total	Moins	Recettes à valoir sur le crédit	
Aéroports autonomes et services au sol connectés									
1,948	279,509	93,086				372,595	459,787	-87,192	137,985
1,948	279,509	93,086				372,595	459,787	-87,192	137,985
Aéroports et services au sol connectés									
2,985	189,182	140,770	47,846			377,804	143,817	233,987	232,517
5,890	353,103	155,299	1,303			509,705	108,724	400,981	365,814
807	51,309	1,007				52,396	822	51,574	165,022
511	46,932	93,775				140,707	13,721	126,986	
931	50,891	6,828	34			57,753	6,815	50,938	53,136
.....	-96,394	.....	.....			-96,394		.....	.....
11,124	595,023	397,685	49,263			1,041,971	177,505	864,466	816,489
13,072	874,532	490,771	49,263			1,414,566	637,292	777,274	954,474
Aéroports autonomes et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services au sol connectés									
Aéroports et services									

activité des aéroports autonomes et services au sol connectés est
 affectée au moyen d'un fonds renouvelable. Les provisions de dépenses qui
 sont dans ce tableau renvoient aux besoins de trésorerie du fonds pour
 les services financiers. Elles ne reflètent pas directement le bénéfice ou le
 déficit des fonctions autres que les produits de fonds puisque celui-ci
 est calculé selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Par
 conséquent, certaines dépenses en espèces inscrites dans le Budget des
 dépenses n'ont pas été prises en considération dans le calcul du bénéfice
 net, qui donne l'excédent ou le déficit des fonctions et certains autres
 éléments de dépenses ne sont pas de dépenses en espèces.

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$812,668,000 afin de financer le Programme des transports aériens en 1985-1986. D'autres dépenses sociales des employés seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante. On s'attend toutefois à que les activités du fonds renouvelable les aéroports autonomes et services au sol connexes se traduisent par des rentrées de fonds mettes de \$94,390,000.

Resoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		
Transports		
Programme des transports aériens		
55	Dépenses de fonctionnement	358,522
60	Dépenses en capital	397,685
65	Subventions et contributions	49,263
70	Paiements au fonds renouvelable - Dépenses en capital	7,198
(5)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	58,996
(5)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	-94,390
Total du Programme		777,274
		954,474

Crédits - Libellé et montants

Numéros	Ministères et organismes	(dollars)	Budget principal
			1985-1986

55	Transports aériens - Dépenses de fonctionnement, y compris les dépenses faites à l'égard de propriétés qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral, et l'autorisation de dépenser les recettes de l'année, y compris une somme égale, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net perçu au cours de l'année au titre de la taxe d'accise, diminuée de la partie de cette somme créditée au fonds renouvelable des aéroports; et autorisation de verser des commissions à l'égard de la perception des recettes, conformément à la Loi sur l'aéronautique	358,522,000
60	Transports aériens - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par les autorités locales ou des entrepreneurs privés	397,685,000
65	Transports aériens - Subventions inscrites au Budget et contributions	49,263,000
70	Transports aériens - Nonobstant les paragraphes 31 (2) et (3) de la Loi sur la régularisation des comptes et conformément à l'article 33 de ladite Loi, autoriser l'utilisation des crédits aux fins des dépenses en capital pour l'exercice financier en cours et prévoir à cette fin un montant de	7,198,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Section I

Aperçu du Programme

- A. Points saillants
- B. Etat financier récapitulatif par activité
- C. Données de base

4-6
4-7

4-10

4-10

4-11

4-11

4-14

4-17

4-19

- 1. Introduction
- 2. Mandat légal
- 3. Objectif du Programme
- 4. Plan d'exécution du Programme
- D. Perspective de planification
 - 1. Contexte
 - 2. Initiatives
 - 3. Efficacité du Programme

Section II

Analyse par activité

- A. Aéroports et services au sol connexes
 - 1. Aéroports autonomes
 - 2. Autres aéroports
- B. Services de la navigation aérienne
- C. Services de réglementation
- D. Services aux aéronefs
- E. Direction et administration

4-22
4-27
4-32
4-36
4-39
4-41

Section III

Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
 - 1. Dépenses par article
 - 2. Dépenses en personnel
 - 3. Dépenses en capital
 - 4. Paiements de transfert
 - 5. Recettes du Programme
- B. Fonds renouvelable des aéroports autonomes
- C. Investissements en immobilisations
- D. Analyse des coûts

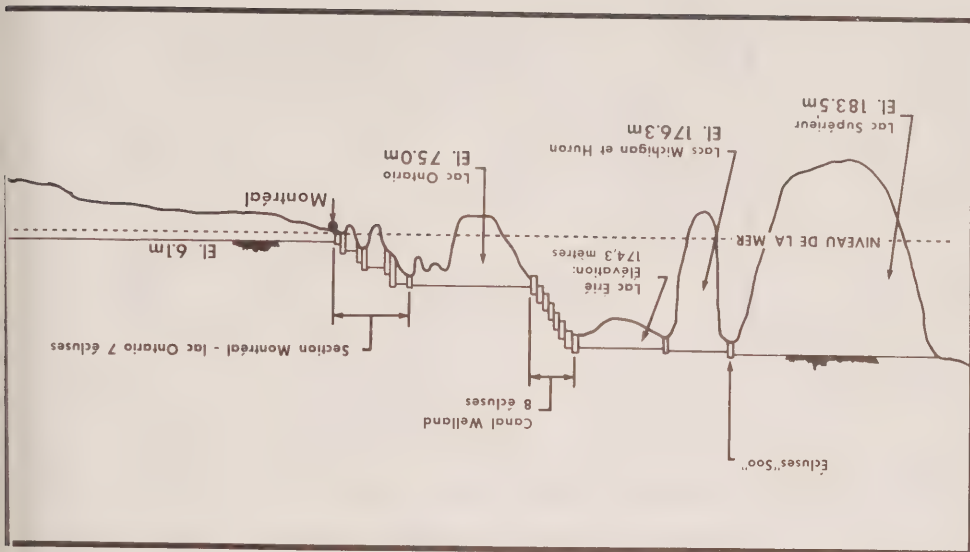
4-43
4-44
4-46
4-67
4-72
4-76
4-77

Tableau 69: Ports Canada - Ports et éleveurs



- *: Siège social, Ottawa
- 1. Port de St. John's (Terre-Neuve)
- 2. Société du Port de Halifax (Nouvelle-Ecosse)
- 3. Port de Belledune (Nouveau-Brunswick)
- 4. Port de Belledune (Nouveau-Brunswick)
- 5. Port de Sept-Îles (Québec)
- 6. Port de Chicoutimi (Québec)
- 7. Port de Baie-des-Ha-Ha! (Québec)
- 8. Société du Port de Québec (Québec)
- 9. Port de Trois-Rivières (Québec)
- 10. Société du Port de Montréal (Québec)
- 11. Éleveur de Prescott (Ontario)
- 12. Éleveur de Port Colborne (Ontario)
- 13. Port de Churchill (Manitoba)
- 14. Société du Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
- 15. Société du Port de Prince Rupert (Colombie-Britannique)

Tableau 70: Profil du système de la voie maritime du Saint-Laurent



Emplacement des bases, ports principaux et installations
 Tableau 67: Bases et bases secondaires de la Garde côtière
 canadienne

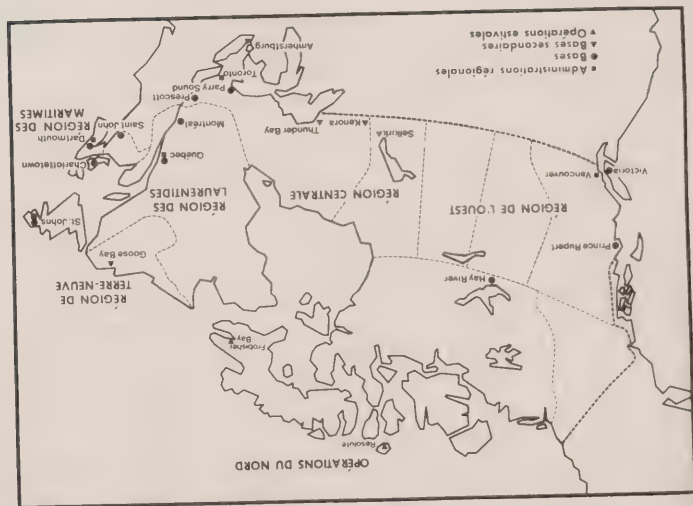
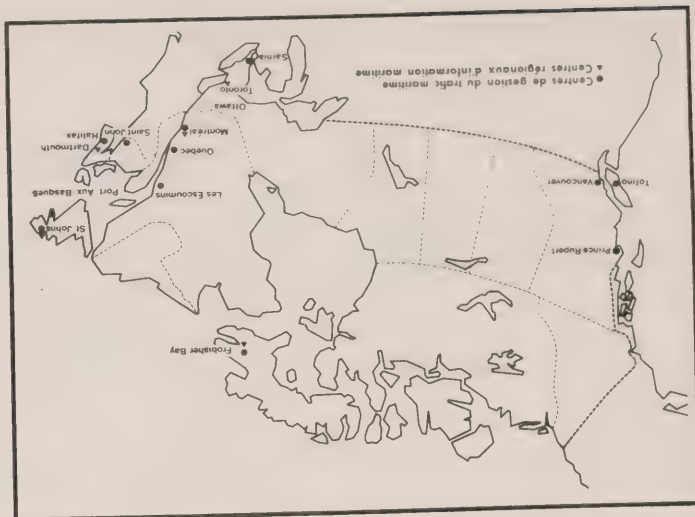


Tableau 68: Centres de gestion du trafic maritime



Plan original	Plan révisé										
	258 895	81 769	1 019	2 582	8 800	1 685	2 135	-	655	-	245
Réallocation des ressources relatives à la gestion du matériel et des services de logement, de même que des bureaux des gestionnaires de district					8 800	1 685	2 135	-	655	-	245
Changement dans l'allocation des coûts de certaines fonctions de la flotte, telles que : reconnaissances des glaces, ravitaillement dans l'Arctique, services d'hélicoptères											
Plan original	258 895	81 769	1 019	2 582	8 800	1 685	2 135	-	655	-	245
Plan révisé	253 280	68 767	1 125	2 827	5 587	(14 685)	9 062	-	32 654	50 931	3 327

6. Budget des dépenses de 1983-1984 - Comparaison financière, par activité, des plans financiers original et révisé

La distribution des années-personnes et des coûts connexes sera modifiée à compter du 1^{er} avril 1985. Les renseignements financiers contenus dans le présent document ont été présentés en fonction de cette nouvelle distribution. Le tableau 66 contient un rapprochement financier de la nouvelle et de l'ancienne distribution, rapprochement utilisé dans le budget des dépenses de 1983-1984.

Tableau 66: Rapprochement de l'ancienne et de la nouvelle distribution des années-personnes et des coûts connexes par activité pour le budget des dépenses de 1983-1984 (en milliers de dollars)

Programme maritime possède, entre autres, un compte de fiduciaire qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification apportée à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par des substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de cette Loi, un montant de 0,15 \$ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures déchargée dans un port du Canada ou expédiée depuis ce dernier. Ce montant a été prorogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 \$. Le ministre des Transports assure gratuitement les services de soutien administratifs nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé de l'exploitation de la Caisse.

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris, sans succès, des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant des biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'Administration de la Caisse doit payer à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables ont été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1984 est le suivant:

o Prélèvements nets (février 1972 à septembre 1976)	34,9 millions de dollars
o PLUS: Intérêts et peines portés au crédit de la Caisse	62,5 millions de dollars
o MOINS: Dépenses d'administration	(0,3 million de dollars)
Règlement des réclamations	(2,7 millions de dollars)
o Solde de la Caisse au 30 septembre 1984	94,4 millions de dollars

Investissements visant la flotte de la Garde côtière: Le tableau 65 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 65: Coût de remplacement estimatif de la flotte de la Garde côtière (en milliers de dollars)

Coût de remplacement estimatif*	en dollars de 1984-1985)
Nombre de Classe	navires/ de aéronefs navires

1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	206,400
6	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	648,600
1	1200	Brise-glace moyen (golfe et rivières) cbllier	131,000
11	1100	Gros balliseurs/brise-glace légers	655,600
13	1100	Balliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	539,400
5	900	Balliseurs spéciaux de rivière	94,500
4	800	Petits balliseurs	16,600
5	700	Balliseurs spéciaux de rivière	43,700
5	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	322,100
4	500	Vedette moyenne de recherche et de sauvetage	53,100
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	27,900
16	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	16,700
8	100	Petites embarcations de sauvetage	9,400
174		Bateaux de travail de diverses dimensions	22,900
31		Embarcations de sauvetage côtières	700
34		Hélicoptères	101,000
5		Aéronefs	35,400
1		Aéronef à voile fixe	6,000

*Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels expérimentés récemment ou les coûts d'acquisition ajustés pour tenir compte de l'inflation.

2,931,000

Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 64 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la flotte par activité. La ventilation des coûts est basée sur l'utilisation actuelle et prévue de la flotte.

Tableau 64: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la flotte, par activité (en milliers de dollars)

Budget	Prévues		Réelles	
1985-1986	1984-1985	1983-1984		
\$	A-P	\$	A-P	\$
des à la navigation				
78 435	1 210	74 713	1 194	61 475
4 982	73	4 721	84	3 497
830	2	504	6	366
84 247	1 285	79 938	1 284	65 338
Artilles, Arctique et autres services				
51 549	754	50 181	754	39 660
7 618	110	7 407	110	6 041
14 830	215	14 094	203	9 347
73 997	1 079	71 682	1 067	55 048
Recherche et sauvetage				
33 225	577	33 654	575	31 663
191 469	2 941	185 274	2 926	152 049

D. Prêts

Les différents prêts toujours en souffrance sont présentés au tableau 63. Les intérêts perçus sur les prêts sont portés au Fond du revenu consolidé (voir tableau 62).

Tableau 63: Prêts en cours

Prêt	solde à payer	Taux	Remboursement
et objet	au 31 mars	d'intérêt	Principal
1985	Echéance	1985-1986	Intérêt

PRÊTS À LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS EN FAVEUR DES PRINCIPAUX PORTS SUIVANTS:

St. John's (T.-N.)	1 613 985	2000	9,35	47 547	150 585
Saint John (N.-B.)	6 818 661	2000	12,43	153 599	847 560
	5 18 563	2002	15,625	6 408	81 025
	7 194 009	2002	15,125	93 641	1 088 094
	4 563 585	1993	11,125	320 501	507 699
	2 122 988	1993	11,0	149 887	233 528
	4 881 253	1994	11,875	279 840	579 649
(prévisions)	4 190 000	1995	12,0	-	377 100
Belledune	1 036 830	2000	6,44	38 947	66 712
Chicoutimi	720 575	2000	9,09	21 667	65 500
Montréal	8 370 538	2000	6,25	319 403	523 159
Vancouver	4 666 423	2000	7,50	160 484	349 982

PRÊTS À L'ADMINISTRATION DU PORT DE SAINT JOHN (N.-B.)

	11 024 767	2020	6,88	80 328	735 960
	1 880 288	2020	7,06	13 056	132 569
	849 083	2020	7,375	5 280	62 524
	552 776	2020	8,50	2 523	46 933

PRÊTS AUX COMMISSIONS PORTUAIRES

Hamilton	775 000	2005	4,125	50 000	31 453
	192 368	1987	5,56	73 804	9 688
	198 904	1987	6,06	76 040	10 923
Lakehead	354 661	1989	7,44	69 066	25 117
Port Alberni	978 538	1991	8,06	123 179	70 306

PRÊT À LA VILLE DE MONTRÉAL

Tunnel Atwater	642 338	1991	3,125	83 641	20 073
----------------	---------	------	-------	--------	--------

2 168 841 6 016 199

Analyse des recettes

Administration canadienne du transport maritime continuera à accorder une grande importance au recouvrement des coûts. Elle examinera en particulier les possibilités de financer les services nouveaux ou largis au moyen de contributions de la part des usagers. Cependant, les changements aux tarifs et aux droits devraient se faire de façon adéquate et régulière plutôt que brusquement. Le tableau 62 contient des détails sur les diverses sources de recettes.

Tableau 62: Sources des recettes (en milliers de dollars)

Budget		
des dépenses	Prévues	Réelles
1985-1986	1984-1985	1983-1984

Recettes à valoir sur le crédit			
Recouvrement des coûts:			
Missions de ravitaillement dans l'Arctique	6 722	6 722	6 799
Exploitation des ateliers de Prescott	90	132	85
Services d'hélicoptères (recouvrement de	1 219	1 219	774
Pêches et Océans)			
Services de télécommunications maritimes	131	146	132
(recouvrement d'Environnement)			
Services de télécommunications maritimes	160	160	131
(recouvrement du Programme de l'air)			
Rétenuës sur le salaire des employés pour	438	372	408
la location de logements			

Recettes à valoir sur le Fonds du revenu consolidé			
Droits de qual et de port	10 213	7 515	6 828
Droits d'inspection de sécurité et			
d'immatriculation des navires	3 500	1 644	1 598
Services radio maritimes	2 400	1 781	1 768
Atfrètement d'un navire cabotier	6 770	6 510	7 966
Revenu de placements*	3 168	3 257	3 400
Autres	1 499	8 263	7 215
27 550	28 970	28 775	
36 310	37 721	37 104	

*Voir le tableau 63 pour plus de détails. L'intérêt de certains emprunts visant le port de Saint John sera reporté jusqu'en 1989, ce qui explique les différents montants indiqués dans les tableaux 62 et 63 pour 1985-1986.

Intérêt reporté (en milliers de dollars)

1983-1984:	1855
1984-1985:	2393
1985-1986:	2849

B. Analyse des coûts

Les prévisions relatives au Programme comprennent uniquement les dépenses imputables aux crédits votés et aux paiements statutaires du Ministère, moins les produits et les recettes à valoir sur le crédit. Les autres articles de dépense et les produits à valoir sur le Fonds du revenu consolidé (tableau 62) doivent aussi être compris dans le calcul du coût de fonctionnement total du Programme.

Tableau 61: Coût net du Programme par activité pour 1985-1986
(en milliers de dollars et excluant les dépenses en capital)

1985-1986	Ajouter Dépenses de fonc- tionnement	Coût autres coûts	Coût total	Sous- traire recettes	Coût net	Prévu 1984-1985
-----------	---	-------------------------	---------------	-----------------------------	-------------	--------------------

Programme du Ministère	182 271	7 470	189 741	1 623	188 118	168 050
Aides à la navigation						
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	56 792	2 347	59 139	2 815	56 324	51 912
Dégelagage, Arctique et autres services maritimes	111 999	2 977	114 976	13 492	101 484	103 230
Recherche et sauvetage en mer	46 865	1 871	48 736	-	48 736	46 710
Réglements	33 489	1 322	34 811	3 500	31 311	29 277
Havres et quais publics	39 994	232	40 226	10 213	50 013	29 093
Direction et administration	20 568	952	21 520	4 667	16 853	25 322
Versements aux sociétés d'état						
Ports principaux	21 209	-	21 209	-	21 209	37 529
Ponts	3 855	-	3 855	-	3 855	4 387
Services de pilotage	-	16	16	-	16	2 248
Canaux	-	-	-	-	-	3 000

Les autres coûts visent les services gratuits suivants:

- logement fourni par le Ministère 3 000
- logement fourni par Travaux publics 7 387
- services de comptabilité fournis par Approvisionnements et Services 693
- avantages sociaux des employés absorbés par le Conseil du Trésor 4 626
- paiements d'indemnisation des ouvriers absorbés par le Ministère du Travail 1 481

Paiements de transfert

Le tableau 60 contient un résumé de toutes les dépenses relatives aux contributions et aux contributions du Programme de transport maritime.

Tableau 60: Détails des paiements de transfert

Budget	Prévis	Réels
des dépenses	1984-1985	1983-1984
	\$	\$

Contributions	150	150	150
Subvention à la Writers' Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award			
Subventions aux organismes d'aide aux marins:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10 000	10 000	10 000
Mariners' House of Montreal, Montreal (Québec)	600	600	600
Mission to Seamen, section de Lakehead	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	300	300
Subvention au Conseil canadien de la sécurité pour la promotion de la sécurité maritime	1 667	1 667	1 667
Total des subventions	14 117	14 117	13 817

Contributions	6 500	6 500	5 794
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congrès de navigation			
Contribution au Conseil des industries forestières pour le Programme de diminution des débris flottants	-	50 000	50 000
Contribution à un programme d'emploi pour les étudiants et à un programme d'emploi pour les jeunes	-	155 670	138 035
Contribution à la Croix Rouge canadienne pour son programme de sécurité maritime	250 000	250 000	250 000
Paiements aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime pour assurer des services bénévoles de recherche et de sauvetage et promouvoir la sécurité maritime par des programmes d'éducation et de prévention des accidents	650 000	360 000	461 717
Quote-part du Canada relativement au coût de la surveillance des glaces dans l'Atlantique nord	15 000	15 000	994
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) à l'appui de son programme de recherche et de développement	50 000	50 000	50 000
Contribution versée au Canadian Shippers' Council	150 000	150 000	-
Total des contributions	1 121 500	1 037 170	956 540
Total des subventions et contributions	1 135 617	1 051 287	970 357

Dégelacage, Arctique et autres services maritimes (suite)

Coût total	estimations	Prévisions	Prévisions jusqu'au 31 mars 1985	1985-1986	années futures
Coût total	estimations	Prévisions	Prévisions jusqu'au 31 mars 1985	1985-1986	années futures

Remploiement des terminaux récepteurs de fac-similes pour les navires de la Garde côtière canadienne	776	776	738	38	-
Récepteurs d'écoute pour les navires de la GRC	-	302	212	50	40
RLU pour les navires de la GRC	538	669	-	190	479
Équipement de lutte contre la pollution	2 601	2 601	2 503	98	-
Radar de vue latérale pour reconnaissance des glaces	2 700	2 700	2 203	497	-
Remploiement des compas gyroscopiques pour les navires	1 805	1 805	1 405	175	225
Remploiement des radars de navigation pour les navires	2 178	2 178	2 033	145	-
Feux d'alignement pour les hélicoptères	1 014	1 014	302	500	212
Remploiement des consoles de communication à bord	3 740	3 240	2 211	461	568
Ramploiement de systèmes de multicoeurs de réception pour les navires de la Garde côtière	1 124	1 124	516	341	267
Projet de construction d'un brise-glace Polar 8--Approbation de la définition du marché	2 000	2 000	1 930	70	-
Contomètres VHF marine/air pour les navires de la GRC	-	3 533	-	825	2 708
Retenue des glaces artificielles - Lac St-Pierre	1 350	1 350	810	540	-
Recherche et sauvetage en mer					
Sept navires pour la recherche et sauvetage en mer (deux petites vedettes, deux bateaux de sauvetage, deux vedettes et une barge en acier)	9 426	11 389	7 116	3 492	781
Classe 300--Bateau de sauvetage Gaspé	1 044	1 044	963	81	-
Classe 300--Bateau de sauvetage Souris	929	929	854	75	-
Classe 400--Ramploiement du NGCC Spume	-	3 990	784	2 758	448
Classe 200--Garde côte de R et S de St. John's	-	4 556	20	1 962	2 574
Remise en état de ml-vie - NGCC Alert	-	5 494	-	500	4 994
Remploiement des machines des navires de la GRC - Ready et Racer	-	2 721	2 358	363	-
Classe 500--Conception	-	853	433	420	-

Le Programme maritime prévoit un budget d'immobilisations pour 1985-1986 de 340,4 millions de dollars. Le tableau 59 énumère les grands projets déjà en cours ou devant commencer en 1985-1986. D'autres projets d'immobilisations sont également financés par voie de crédit à l'intérieur du Programme maritime pour la société d'état "Ports Canada". Les paiements à la Société prévus pour 1985-1986 totalisent 29,2 millions de dollars; les projets concernés sont énumérés dans l'analyse par activité, page 3-53, tableau 42.

Les projets concernés sont énumérés dans l'analyse par activité, page 3-53, tableau 42.

Les projets concernés sont énumérés dans l'analyse par activité, page 3-53, tableau 42.

Les projets concernés sont énumérés dans l'analyse par activité, page 3-53, tableau 42.

Tableau 58: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées 85-86 84-85 83-84

Échelle de traitement annuel moyen 1985-1986

Provision pour le traitement

Provision	63	61	56	50 530 - 96 300	62 888
Scientifique et professionnelle	135	127	120	23 306 - 76 130	46 746
Ingénierie	14	15	15	14 570 - 65 080	47 867
Autre					
Administration et service extérieur	244	214	186	13 912 - 57 987	37 282
Services administratifs	48	44	43	13 853 - 57 980	38 448
Gestion des finances	49	52	46	13 330 - 63 870	37 675
Gestion du personnel	98	105	115	13 912 - 57 987	43 250
Administration des programmes	50	39	39	12 766 - 61 433	33 034
Autre					
Électronique	317	330	335	16 619 - 51 950	35 644
Soutien technologique et scientifique	105	116	99	14 041 - 50 866	33 258
Techniciens divers	415	447	439	12 635 - 55 682	34 665
Radiotélégraphie	303	301	282	14 411 - 43 863	28 592
Officiers de navire (incluent élèves-officiers)	1 054	1 053	989	20 486 - 51 531	27 154
Inspection technique	294	293	271	12 635 - 57 691	43 883
Autre	36	34	34	12 635 - 57 764	29 207
Soutien administratif	493	466	456	12 932 - 31 743	21 278
Commis aux écritures et aux règlements	212	203	187	12 636 - 31 946	19 970
Secrétariat, sténo, dactylographie	39	33	28	12 665 - 37 130	21 169
Autre					
Exploitation	562	557	575	14 776 - 40 676	25 135
Manœuvres et hommes de métier	441	453	491	16 034 - 29 750	23 102
Gardiens de phares	1 826	1 880	1 835	18 840 - 29 988	22 040
Équipage de navires	88	82	87	13 253 - 39 988	22 484
Autre					

Note: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue des années-personnes autorisées pour le programme, par groupe professionnel. La colonne des échelles actuelles de traitement indique les échelles de traitement des divers groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et le traitement mérité, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel visé. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir une incidence sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

2. Dépenses en personnel

Le tableau 57 contient une ventilation de l'effectif par activité et le tableau 58 indique les années-personnes et les provisions de traitement par catégorie.

Tableau 57: Besoins d'années-personnes par activité

Budget		
des dépenses	Prévus	Réels
1985-1986	1984-1985	1983-1984
Années-personnes autorisées - Programme du Ministère		
Aides à la navigation	2 995	2 885
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	941	1 021
Dégelage, Arctique et autres services maritimes	1 194	1 100
Recherche et sauvetage en mer	749	720
Règlements	530	512
Havres et quais publics	93	78
Direction et administration	382	436
6 884		
Années-personnes non contrôlées par le		
Conseil du Trésor - Sociétés d'état		
Ports Canada	1 720	1 695
Administration de la voie maritime du	1 692	
Saint-Laurent		
La Société Les Ponts Jacques Cartier et	1 078	1 093
Chaplain Incorporée	88	88
Administrations de pilotage	358	355
3 244		
	3 223	3 231

Dépenses par article

ports Canada sous forme d'avances.

Tableau 56: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	1984-1985	1983-1984
1985-1986	224 178	211 919	195 221	
Exploitation et salaires				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	31 750	27 862	29 665	
Autres frais touchant le personnel	6 282	6 271	6 464	
Frete, ravitaillement de l'Arctique	4 118	4 118	4 213	
Autres transports et communications	20 656	19 855	19 117	
Information	1 254	1 025	975	
Services de reconnaissance des glaces (Environnement)	15 650	14 293	12 692	
Services d'ingénierie	12 605	10 958	10 404	
Autres services professionnels et spéciaux	23 990	22 035	24 700	
Location, ravitaillement de l'Arctique	3 228	3 228	3 660	
Autres locations	2 200	1 862	1 724	
Achat de services de radoub des navires	24 785	25 538	16 039	
Dragage et entonnoement de piliers	23 162	20 232	17 291	
Autres achats de services de réparation et d'entretien	50 688	34 009	25 288	
Combustibles et autres produits pétroliers	3 813	3 730	3 082	
Energie électrique	32 274	31 063	24 801	
Autres services publics, fournitures et approvi-	7 110	9 634	7 531	
Toutes autres dépenses	490,842	472,606	419,582	
Capitaux				
Construction et acquisition de terrains, de	41 917	45 219	37 570	
Bâtiments et d'ouvrages	260 858	292 900	98 707	
Construction et acquisition de machines et de matériel	51 595	53 786	18 804	
Toutes autres dépenses	354 370	391 905	155 081	
Dépenses totales en capital				
Palements de transferts	1 136	1 051	970	
Sociétés d'état				
Construction de ports principaux	21 209	37 529	19 148	
Exploitation des ports	3 855	4 387	3 396	
Services de pilotage	-	2 248	1 216	
Canaux	-	3 000	3 000	
Total des paiements aux sociétés d'état	25,064	47 164	26 760	
Moins: Recettes à valoir sur le crédit	8 760	8 751	8 329	
Premption prévue	13 982	-	-	
Dépenses totales	848 670	903 975	594 064	

Tableau 54: Administration de pilotage du Pacifique - Bilan d'exploitation, ajouts de biens immobiliers et changement du fonds de roulement (en milliers de dollars par année civile)

	Budget	Prévus	Réels
1985	1984	1983	
Recettes	21 391	20 388	18 954
Dépenses	21 296	20 306	18 250
Revenu net (perte)	95	82	704
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	186	208	204
Fonds provenant de l'exploitation	281	290	908
Ajouts de biens immobiliers	158	144	540
Augmentation (réduction) du fonds de roulement	123	146	368

L'efficacité des services de pilotage est exprimée par le nombre de missions de pilotage accomplies sans incident par rapport au nombre total de missions effectuées par chacune des administrations à l'intérieur de sa région d'exploitation respective.

Tableau 55: Missions de pilotage sans incident

	1982		1983	
	Total	% de missions des incidents	Total	% de missions des incidents
Administration de pilotage				
Atlantique	11 617	99,8%	11 913	99,8%
Laurentides	28 828	99,9%	27 107	99,8%
Grands lacs	10 238	99,3%	9 199	99,3%
Pacifique	11 575	99,8%	12 094	99,8%

Tableau 52: Administration de pilotage des Laurentides -
 Bilan d'exploitation et besoins financiers
 (en milliers de dollars par année civile)

	Budget	Prévus	Réels
	1985	1984	1983
Recettes	27 475	25 664	23 951
Dépenses	29 026	27 866	24 823
Revenu net (perte)	(1 551)	(2 202)	(872)
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	332	294	278
Fonds nécessaires à l'exploitation	1 219	1 908	594
Services de pilotage fournis dans le contexte	-	106	-
du Retour des grands voiliers	150	190	372
Ajouts de biens immobiliers	1 369	2 204*	966
Besoins financiers			

* Seulement 106 000 \$ ont été demandés au regard du budget principal de 1984-1985; l'Administration tente d'obtenir d'autres crédits du budget supplémentaire.

Tableau 53: Administration de pilotage des Grands Lacs -
 Bilan d'exploitation et besoins financiers
 (en milliers de dollars par année civile)

	Budget	Prévus	Réels
	1985	1984	1983
Recettes	11 849	11 088	10 034
Dépenses	12 361	11 476	10 524
Revenu net (perte)	(512)	(388)	(490)
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	552	456	240
Fonds nécessaires à l'exploitation	(40)	(68)	250
Ajouts de biens immobiliers	10	5	1
Besoins financiers	-	-	250

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands lacs guident les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navires, établissent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et déterminent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales sous sa compétence.

Autre information sur les données de base

Les tableaux 51 à 53 résument pour les trois administrations de pilotage visées, les facteurs sous-jacents aux besoins en aide financière passés. Aucune aide financière n'est prévue dans le budget de 1985-1986 et les administrations de pilotage devront trouver des moyens de s'autofinancer. Le tableau 54 donne une vue d'ensemble des activités d'exploitation de l'Administration de pilotage, laquelle n'a besoin d'aucune aide financière.

Tableau 51: Administration de pilotage de l'Atlantique - Bilan d'exploitation et besoins financiers (en millions de dollars, par année civile)

	Budget	Prévus	Réels
	1985	1984	1983
Revenus	6 123	6 025	5 480
Dépenses	6 301	6 051	5 476
Revenu net (perte)	(178)	(26)	4
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	83	87	88
Fonds nécessaires à l'exploitation	95	(61)	(92)
Services de pilotage fournis dans le contexte du	-	16	-
Retour des grands voiliers	-	89	83
Ajouts de biens immobiliers et paiements connexes	122	89	83
Besoins financiers	217	44	-

Tableau 49: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget	Prévisions	Réelles
1985-1986	1984-1985	1983-1984

Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les pertes d'exploitation et les diminutions de recettes (Québec 1954-1984)

Atlantique	44	-	-
Laurentides	2 204	-	-
Grands Lacs	-	2 248	1 216
Paiements budgétaires			

Rendement financier de 1983-1984: Les administrations de pilotage des Laurentides et des Grands Lacs n'ont demandé aucun crédit au cours de l'exercice financier de 1983-1984, ayant budgétisé en fonction du seul de rentabilité. Toutefois, les pertes de recettes engendrées par le déclin du trafic ont obligé celles-ci à demander des crédits par le biais du budget supplémentaire. En outre, l'Administration des Laurentides a fait l'achat d'un bateau-pilote; cet achat avait antérieurement été prévu pour 1984 mais a dû être avancé en raison du prix atterrissant auquel le bateau était offert (380 000 \$). Cette mesure a dépeuplé l'Administration de ses réserves en espèces, la forçant à demander le remboursement de toute cette sortie de fonds en espèces.

Par contre, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a connu une hausse du trafic maritime et, de ce fait, une augmentation de ses recettes. Ce surplus de recettes (4 %), combiné à des économies au chapitre des dépenses (4 %), a éliminé le besoin des crédits budgétaires.

Tableau 50: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984	Budget principal	Réel	Différence
Appui financier accordé aux administrations de pilotage ayant subi des pertes d'exploitation	430	-	(430)
Atlantique	-	966	966
Laurentides	-	250	250
Grand Lacs	430	1 216	786

Introduction

Cette activité décrit les activités d'exploitation, les besoins financiers et les sources de financement de quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'état de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs: Les objectifs de chacune des administrations de pilotage sont:

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leur région respective; et
- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Etat récapitulatif des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières qui leur ont permis de fonctionner avec une faible aide, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le récent déclin du trafic maritime dans certaines régions a toutefois engendré certains besoins d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par le biais de mesures de réduction des coûts d'exploitation. Parallèlement, les augmentations tarifaires ont dû être limitées à 6 et 5 %.

Dans le contexte de la contribution du gouvernement fédéral au 45^e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada, le Cabinet avait approuvé le versement aux administrations de l'Atlantique et des Laurentides d'un montant de 206 000 \$ destiné à couvrir le coût des services de pilotage qui seront offerts aux participants du "Retour des grands voiliers" au cours de l'exercice financier de 1984-1985. Toutefois, seulement 122 000 \$ ont été requis.

Une demande prévue n'exigera pas d'accroissement de la capacité du canal Welland au cours de la période de planification visée. Toutefois, le programme d'amélioration de la gestion du trafic maritime, déjà en cours, sera terminé, bien qu'à un rythme légèrement plus lent. À la fin de la période de planification, près de 450 navires de plus pourront transiter par le canal Welland, ce qui portera la capacité de ce dernier à 7 820 passages par saison. Le coût total du programme s'élève à 8 millions de dollars, soit une diminution par rapport aux prévisions originales de 10,2 millions de dollars.

Un certain nombre de travaux d'amélioration qui avaient été planifiés en vue de satisfaire à une demande croissante plus rapide ont été reportés au-delà de la présente période de planification. L'Administration surveillera de façon continue le besoin d'accroître la capacité du canal et de mettre en oeuvre ces travaux si les prévisions de trafic le justifient.

Les hausses des péages imposées progressivement de 1978 à 1980 avaient pour but d'accroître suffisamment les recettes et de couvrir ainsi les frais d'exploitation et d'entretien ainsi que d'amortissement. En 1981, le Canada et les États-Unis ont réexaminé la question des péages et ont convenu d'augmenter ces derniers d'environ 18 % en 1982 et de 10 % en 1983. Lorsque ces augmentations ont été négociées, l'importance de la présente récession ne pouvait être mesurée avec précision. Il apparaît aujourd'hui qu'en conséquence de cette récession le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent a connu des baisses marquées de trafic en 1982. Ne ce fait, l'Administration a subi une perte de 3,7 millions de dollars au cours de l'année 1982-1983. Toutefois, l'amélioration de la situation économique à compter du début de 1983, s'est traduite par une tendance à la hausse du trafic, si bien qu'en 1983-1984 la société d'état présentait un bilan légèrement bénéficiaire.

Afin d'atténuer à court terme la situation des usagers de la Voie maritime, lesquels ont souffert des contrechocs de la récession économique, les péages ont été gelés en 1984 et 1985. En 1985, il y a également eu une révision à la hausse, du pourcentage des péages revenant à l'Administration au regard de la section Montréal - Lac Ontario, pourcentage qui est passé de 71 % à 73 %.

Il convient de souligner que l'imposition de hausses des péages est une procédure complexe exigeant des négociations au plan international. De ce fait, les hausses réelles qui seront imposées dépendront des circonstances du moment.

L'Administration continuera de surveiller le trafic afin d'évaluer l'incidence des hausses de péages. À ce jour, aucune répercussion n'a été notée.

Fonds provenant de l'exploitation	1 541	7 602	10 291
Bénéfice (perte) net pour l'année	(9 035)	(2 966)	95
Amortissement	9 204	9 000	8 839
Autres articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	1 372	1 568	1 357
Bénéfice (perte) d'exploitation	(14 869)	(12 802)	(8 403)
Autres revenus	5 834	6 836	5 498
Contribution du gouvernement du Canada	-	3 000	3 000
Recettes d'exploitation	63 603	63 781	58 552
Dépenses d'exploitation	78 472	76 583	66 955
Budget	1985-1986	1984-1985	1983-1984
Réel	Prévu		

Tableau 48: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Bilan d'exploitation (en milliers de dollars)

Provenance des fonds:			
Exploitation	1 541	7 602	10 291
Fonds de roulement et autres sources internes	4 469	6 223	(197)
Besoins financiers:			
Ajout et rénovation de biens immobiliers	4 910	5 165	4 160
Investissement dans la réserve à long terme	-	8 000	5 000
Divers	1 100	660	934
Budget	1985-1986	1984-1985	1983-1984
Réels	Prévus		

Tableau 47: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Etat récapitulatif des besoins financiers et des méthodes de financement (en milliers de dollars)

Les tableaux 47 et 48 montrent comment le gouvernement en a conclu qu'aucune aide financière, autre que celle accordée au projet spécial, ne serait nécessaire.

Autre information sur les données de base

La Voie maritime amène les navires de Montréal (tableau 70, page 3-82), qui se trouvent à 6 mètres au-dessus du niveau de la mer, et fait passer par 7 écluses (5 canadiennes et 2 américaines) jusqu'au lac Ontario, à quelque 75 mètres au-dessus du niveau de la mer. Avec ses écluses, le canal Welland les élève ensuite jusqu'au lac Erie, à une hauteur de 174 mètres au-dessus du niveau de la mer. Toutes les écluses de la Voie maritime sont de dimensions semblables et peuvent accueillir des navires mesurant 222,5 mètres de longueur sur 23,2 mètres de largeur.

La présente activité résume les modalités d'exploitation, les besoins financiers et les sources de financement de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, une société d'état de l'annexe C-1. L'énoncé résume également les mesures spéciales de financement accordées à l'Administration par le gouvernement fédéral aux termes du programme spécial d'investissements en capitaux.

Les objectifs de l'Administration sont:

- offrir, exploiter et entretenir une voie navigable en eau profonde de Montréal jusqu'au lac Érié;
- veiller au mouvement sûr et efficace des navires ainsi qu'à la protection de l'environnement; et
- recouvrer les coûts connexes afin de fonctionner de façon autonome.

État récapitulatif des ressources

L'Administration n'a pas eu besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral au cours des dernières années. Toutefois, en 1983-1984 et 1984-1985, le gouvernement a versé 6 millions de dollars aux termes de projets visant la remise en état du canal Welland, dans le contexte du programme spécial d'investissements en capitaux. Le financement pour 1983-1984 a été assuré par le biais du budget supplémentaire.

Tableau 47: Dépenses de l'activité et déboursés (en milliers de dollars)

Budget	des dépenses		1985-1986
	Prévus	Réels	
	1984-1985	1983-1984	
Éléments budgétaires à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le projet de remise en état	3 000	3 000	-

Description

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est chargée de maintenir, d'exploiter et d'entretenir une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié, de concert avec la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Une collaboration étroite entre ces deux organismes est nécessaire, principalement en ce qui a trait aux tarifs et aux opérations.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée: La société tire la majorité de ses recettes (près de 90 %) des péages imposés aux usagers du pont Champlain. Aucune modification tarifaire n'a été apportée depuis l'ouverture du pont en 1962. Depuis cette même année, aucun péage n'est imposé sur le pont Jacques Cartier. La Société est financièrement dépendante du gouvernement fédéral, son passif excédant son actif d'environ 85 millions de dollars; dès lors, la société cherche présentement à améliorer sa situation financière.

Le gouvernement fédéral s'en tient toujours à la pratique de rembourser à la Société ses déficits d'exploitation, après rajustement des articles de dépense tels que l'amortissement et les avantages cumulatifs de cessation d'emploi des employés, ce qui n'exige pas de sortie de fonds en espèces. Le tableau 46 donne en essence les critères sur lesquels s'appuie le gouvernement fédéral pour déterminer le montant de l'appui financier à accorder à la Société.

Tableau 46: Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée - Etat récapitulatif du bilan d'exploitation et des besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget 1985-1986	Prévis 1984-1985	Réels 1983-1984
Recettes	6 544	6 479	6 185
Dépenses	11 536	11 935	10 576
Pertes pour l'année Soustraire:	4 992	5 456	4 391
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds	(1 225)	(1 214)	(1 094)
Fonds nécessaires à l'exploitation Dépenses relatives aux biens immobiliers	3 767	4 242	3 297
Dépenses relatives aux biens immobiliers	88	145	66
Total de l'aide financière nécessaire	3 855	4 387	3 363

cette activité résume l'appui financier du gouvernement fédéral à l'égard de la société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée", une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. La société administre, contrôle, exploite et entretient le pont Jacques Cartier et le pont Champlain qui inclut une partie de l'autoroute Bonaventure, à Montréal, au Québec.

Objetif: L'objectif de la Société est d'offrir au public des voies transitaires sûres et efficaces sur les ponts, les voies et la section de l'autoroute relevant de sa compétence et d'assurer ce service sans recourir à des crédits budgétaires.

État récapitulatif des ressources

cette activité représente moins de 1 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1985-1986.

Tableau 44: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986		1984-1985		1983-1984	
	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles
			4 387	3 396		

Aide financière accordée à la société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée"

Paiements budgétaires

Rendement financier de 1983-1984: Bien que la société ait acquis le plein montant autorisé, l'appui financier nécessaire n'a atteint que 3 363 000 \$, comme le démontre le tableau 46. Les dépenses de fin d'année ont été inférieures aux prévisions créant ainsi un surplus; ce surplus a été remboursé par la Société au Fonds du revenu consolidé au cours de l'exercice financier 1984-1985.

Tableau 45: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984		1984-1985		1983-1984	
Budget principal	Réel	Budget principal	Réel	Budget principal	Réel

Aide financière accordée à la société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée"

Paiements budgétaires

Tableau 43: Ports Canada - État récapitulatif combiné
du bilan d'exploitation*
(en milliers de dollars par année civile)

	Budget	Prévu	Réel
	1985	1984	1983
Revenus de l'exploitation	226 552	213 592	202 265
Dépenses de l'exploitation	202 844	188 985	178 103
Bénéfice de l'exploitation	23 708	24 607	24 162
Produits d'intérêts	22 886	25 080	26 578
Intérêts débiteurs	(5 292)	(4 474)	(3 985)
Élément inhabituel	-	-	(11 800)
Bénéfice net	41 302	45 213	34 955
Ajouter			
Amortissement et autres articles	24 731	21 702	31 155
n'exigeant pas de sorties de fonds			
Intérêts d'emprunt différés	2 415	2 394	1 855
Fonds provenant de l'exploitation	68 448	69 309	67 965

*Exclut Rldley Terminals Inc.

Les dépenses prévues au programme d'immobilisations de Ports Canada pour l'exercice financier de 1985 s'élèvent à 139,5 millions de dollars, dont 97,1 millions seront obtenus par le biais d'emprunts auprès du gouvernement et 21,209 millions par celui de subventions budgétaires. Ports Canada prévoit aussi rembourser 8,7 millions de dollars empruntés au gouvernement au cours de l'année. Etant donné que l'exercice financier de la société correspond à l'année civile et non pas à l'exercice financier du gouvernement, le montant des fonds gouvernementaux fournis à l'utilisation de ces capitaux signalés par la Société durant une année donnée, le tableau 42 donne un résumé des besoins financiers de Ports Canada. Le tableau 43 donne un bilan financier des opérations de la Société.

Tableau 42: Ports Canada - Etat récapitulatif des besoins en capitaux provenant des crédits (en milliers de dollars provenant des crédits en milliers de dollars provenant des crédits civils)

Les dépenses prévues au programme d'immobilisations de Ports Canada pour l'exercice financier de 1985 s'élèvent à 139,5 millions de dollars, dont 97,1 millions seront obtenus par le biais d'emprunts auprès du gouvernement et 21,209 millions par celui de subventions budgétaires. Ports Canada prévoit aussi rembourser 8,7 millions de dollars empruntés au gouvernement au cours de l'année. Etant donné que l'exercice financier de la société correspond à l'année civile et non pas à l'exercice financier du gouvernement, le montant des fonds gouvernementaux fournis à l'utilisation de ces capitaux signalés par la Société durant une année donnée, le tableau 42 donne un résumé des besoins financiers de Ports Canada. Le tableau 43 donne un bilan financier des opérations de la Société.

Tableau 42: Ports Canada - Etat récapitulatif des besoins en capitaux provenant des crédits (en milliers de dollars provenant des crédits en milliers de dollars provenant des crédits civils)

Tous les prêts consentis à Ports Canada portent intérêt, lequel varie de 6,25 à 15,625 %. Une liste complète des emprunts figure au tableau 63 (page 3-72).

Rendement financier de 1983-1984: Des changements au chapitre des mouvements de trésorerie visant la construction du terminal charbonnier à Prince Rupert et de terminaux céréaliers (9,3 millions de dollars) ainsi que la mise en place du système de dépoussiérage à Halifax (0,7 millions de dollars) se sont traduits par une annulation de 10,0 millions de dollars. Par ailleurs, dans le contexte du programme spécial d'investissements en capitaux, la Société a reçu l'autorisation, dans le budget supplémentaire, d'avancer le début de la construction des nouvelles installations portuaires de Sept-Îles et de Châteauguay et ainsi de dépenser 1,6 million de dollars, montant qui n'avait pas été prévu dans le budget original.

Tableau 41: Rendement financier de 1983-1984
(en milliers de dollars)

1983-1984			
Budget	Réel	Différence	
Principal			
<hr/>			
Paléments budgétaires	19 148	27 577	(8 429)
Emprunts	4 881	4 909	(28)
<hr/>			
	24 029	32 486	(8 457)

Appui financier accordé à Ports Canada aux fins de l'acquisition et de la rénovation de biens:

Description

Ports Canada, dont le bureau central se trouve à Ottawa, exploite des ports et des installations connexes à 15 endroits au Canada (tableau 63 page 3-82). Ces ports reçoivent près de la moitié du trafic-marchandises maritime au Canada. Plusieurs de ces derniers exploitent en outre des terminus de passagers. Ces ports sont exploités comme ports non constitués relevant de la compétence de la Société ou comme sociétés de ports locales. En outre, Ports Canada est actionnaire majoritaire de Ridley Terminals Inc., une entreprise conjointe de la Société et de Federal Commerce and Navigation Limited, une importante compagnie dont le siège social se trouve à Montréal. La Société détient 90 % des actions ordinaires. Le financement de 205 millions de dollars, prévu par le financement partiel des installations de maintenance du charbon. Le financement partiel des installations de maintenance du charbon. Ridley Terminals Inc. fournit le reste des capitaux de financement; plus précisément, chacun des deux associés de cette société fournit la moitié de leur participation commune. Les terres et l'infrastructure sont louées de la société du port de Prince Rupert.

La Société canadienne des ports et les sociétés d'exploitation (au nombre de cinq maintenant) sont toutes des sociétés à capital privé. La Société canadienne des ports et les sociétés d'exploitation d'ensemble et les autres sources d'appui financier auxquelles elles ont recours sont les sociétés.

Objectifs: L'objectif de la politique portuaire nationale du Canada, aux termes de la Loi sur la Société canadienne des ports, est de mettre en place un réseau portuaire qui:

- soit un outil utile pour l'atteinte des objectifs commerciaux internationaux du Canada, d'une part, et nationaux, régionaux, locaux, économiques et sociaux, d'autre part;
- soit rentable;
- offre, selon des conditions équitables, des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;
- offre aux sociétés locales un degré élevé d'autonomie de gestion et d'exploitation, compte tenu de la responsabilité du ministre des Transports d'assurer le bon fonctionnement et la rentabilité du réseau national de transport et de veiller à l'utilisation optimale des ressources;

- soit coordonné avec les autres activités maritimes de même que les réseaux de transport terrestre et aérien.

État récapitulatif des ressources

Cette activité compte pour environ 3 % des ressources totales du programme du transport maritime.

Tableau 40: Dépenses de l'activité et autres affectations de fonds (en millions de dollars)

Budget		Prévisions Réelles		1985-1986		1984-1985 1983-1984	
des dépenses							
Emplois		21 209		37 529		19 148	
Prévisions budgétaires		7 971		4 190		4 881	
Emprunts		29 180		41 719		24 029	

Le financement accordé à Ports Canada aux fins de l'acquisition et rénovation de biens immobiliers:

Administration maritime: Cette administration comprend les bureaux de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint, Politique et Planification, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler et de diriger la politique maritime nationale; d'établir des buts, des objectifs, des priorités et des mesures d'imputabilité d'ensemble; de diriger les processus de planification, d'établissement de programmes, de budgétisation et de revue des opérations; d'administrer les programmes de recherche et de développement; d'exercer un contrôle financier et d'administrer les systèmes d'information de gestion. Le personnel visé conseil également en matière de politique les sociétés d'état relevant de la compétence de l'Administrateur maritime.

Administration de la Garde côtière: Cette administration comprend les bureaux du Commissaire et du directeur général de chaque région. Ces personnes traitent de toute question précise visant les activités de la garde côtière. Leurs responsabilités comprennent l'élaboration de la politique, de directives et de lignes directrices; la prestation de services de planification, d'établissement de programmes, de finances, de bureau et de personnel. Antérieurement, cette activité comprenait la gestion du matériel et les services de logement de même que les bureaux des gestionnaires de district (voir page 3-80, tableau 66).

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette activité représentent les pourcentages suivants des dépenses de fonctionnement totales du Programme:

Tableau 39: Direction et administration - Pourcentage des dépenses de fonctionnement totales ainsi que des paiements de transfert

Budget des dépenses 1985-1986	Prévues 1984-1985	Réelles 1983-1984	Total des dépenses de fonctionnement, y compris paiements de transfert (en milliers de dollars)			Dépenses de fonctionnement de l'activité "Direction et administration", y compris paiements de transfert (en milliers de dollars)			Pourcentage des dépenses de fonctionnement que représente l'activité		
			485 218	475 816	420 552	20 568	21 356	21 111	4,26 %	4,49 %	5,02 %

Dépenses en capital: Les principaux articles de dépenses sont la reconstruction des bases de Prescott et de Parry Sound, au coût total estimé de 25,5 millions de dollars dont 8,3 millions sont prévus dans le Budget des dépenses de 1985-1986.

3-50 (Transport maritime)

établir des politiques et des directives ainsi qu'administrer efficacement les installations et les services maritimes qui sont essentiels au niveau de transport national et qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, conformément aux politiques, aux règlements, aux directives et aux lignes directrices du ministère des Transports.

État récapitulatif des ressources

ette activité compte pour 4 % du total des dépenses du Programme du Transports port maritime de 1985-1986 et pour 5 % du total des dépenses des années-personnes.

Tableau 37: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	Prévues 1984-1985	Réelles 1983-1984
\$	\$	\$
A-P	A-P	A-P

Administration maritime	4 672	76	4 602	73	4 821	83
Administration de la Garde côtière	15 896	306	16 754	286	16 290	353
fonctionnement*	20 568	382	21 356	359	21 111	436
capital	13 038	-	13 596	-	5 218	-
Total des besoins en ressources	33 606	382	34 952	359	26 329	436

*Inclut des subventions et contributions de 50 000 \$ en 1985-1986 et 1984-1985 (1983-1984, 117 000 \$); voir page 3-73 pour plus de détails.

Rendement financier de 1983-1984: Un retard au chapitre de la construction de bases a entraîné l'annulation de 5 millions de dollars de dépenses en capital. La sur-utilisation des années-personnes est compensée par une sous-utilisation dans d'autres activités.

Tableau 38: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984						
Dépenses de fonctionnement	21 111	436	20 981	327	130	109
Dépenses en capital	5 218	-	10 039	-	(4 821)	-
Dépenses totales	26 329	436	31 020	327	(4 691)	109
\$ Réel	A-P	\$	Budget principal	A-P	\$	Différence A-P

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et quais publics: La majeure partie des dépenses de fonctionnement sont consacrées à la réparation, la réfection et l'entretien pré-ventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1985-1986 prévoient au moins 174 projets d'entretien et de réparation de l'infrastructure et 19 projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 33 millions de dollars. En 1984-1985, le budget des projets de réparation s'élevait également à 33 millions tandis que celui des projets de dragage de 1983-1984 atteignait 29 millions de dollars. Certains travaux de réparation des quais prévus pour 1983-1984 et 1984-1985 ont été annulés et les plans de reconstruction de ces quais sont maintenant en voie de mise en oeuvre. La décision de reconstruire les quais a été prise à la suite d'études détaillées des emplacements, lesquelles ont permis de conclure que des réparations ne sauraient suffire pour ramener les quais à un état acceptable. Cette décision explique également les prévisions inférieures pour 1984-1985 de même que les dépenses réelles inférieures engagées en 1983-1984.

La rationalisation prévue du programme contribuera à réduire le nombre des emplacements portuaires administrés, de ce fait contrôlant l'accroissement du budget d'entretien. Des normes d'entretien et d'inspection sont également mises au point afin de favoriser l'établissement de meilleurs plans de travail, ce qui permettra de stabiliser le budget d'entretien des installations.

Versements aux commissions de port: Le Programme prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de certains projets de capital. Les projets énoncés ci-après ont été financés par l'entremise du programme spécial d'investissements en capitaux.

Tableau 36: Versements aux commissions de port
(en milliers de dollars)

Commissions de port / utilisation	Budget		
	Réels 1983-1984	Prévus 1984-1985	1985-1986
Hamilton - construction du complexe portuaire est	2 000	2 965	1 831
Windsor - port de plaisance du secteur ouest	-	515	385
Total	2 000	3 480	2 216

Dépenses en capital: Les dépenses en capital servent principalement à construire des quais, des hangars, des aîres d'entreposage et des brises-lames, à draguer les chenaux de navigation et à mettre en place les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins des usagers et assurer l'efficacité des opérations portuaires. Pour une ventilation complète des grands projets d'immobilisations, voir le tableau 59 à la page 3-68.

Tableau 35: Rendement financier de 1983-1984
(en milliers de dollars)

1983-1984					
Budget principal			Différence		
A-P			A-P		
78	30 027	91	(4 113)	(13)	-
25 914	78	14 230	-	9 534	-
23 764	-	14 230	-	9 534	-
2 216	-	6 674	-	(4 458)	-
51 894	78	50 931	91	(963)	(13)
Dépenses totales					
Dépenses de fonctionnement					
Dépenses en capital					
Prêts aux commissions					
Dépenses des ports					

description

Harvres et quais publics: Cette direction est chargée de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 366 emplacements portuaires des-
tines à répondre aux besoins du transport maritime commercial. Les
ports importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent
pas pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus impor-
tants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales
est une incidence considérable sur l'économie des régions visées. Au
total, ces ports reçoivent 20 % du total des marchandises transportées
à l'eau dans tout le pays. Puisque la plupart de ces ports ne sont pas
financièrement autonomes, ils sont administrés par Transports Canada
comme ports publics.

Des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des ports sont
affectés à divers emplacements en fonction des besoins des usagers. Au
niveau local, les autorités portuaires doivent veiller à l'application
des règlements concernant l'utilisation des installations, trancher les
différends entre les usagers et percevoir des droits auprès de ces der-
niers. Certains services directs tels que la manutention des cargaisons
ne sont pas fournis.

Versements aux commissions de port: Il existe neuf commissions de port
qui manutentionnent environ 20 % du total des marchandises transportées
dans tout le pays. Ces commissions sont des entités paracommerciales et
ont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir
des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets
d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés en cours
s'établit à 3 millions de dollars (voir tableau 63, page 3-76).

F. Havres et quais publics

Objectif

Développer, administrer et entretenir les ports et les installations portuaires désignées afin de répondre aux besoins du secteur de transport maritime commercial et d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau national de transport maritime.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 8 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1985-1986 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 34: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	Prévues 1984-1985	Réelles 1983-1984
-------------------------------------	----------------------	----------------------

\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
6 096	-	6 254	-	5 403	-
26 679	-	22 540	-	15 576	-
5 219	90	3 754	90	4 935	78

Havres et quais publics					
Dragage	6 096	-	6 254	-	5 403
Réparations	26 679	-	22 540	-	15 576
Gestion des ports	5 219	90	3 754	90	4 935

Fonctionnement	37 994	90	32 548	90	25 914
Capital	39 671	3	43 327	3	23 764
Permutation prévue	(7 868)	-	-	-	-

Versements aux commissions de ports	2 000	-	3 480	-	2 216
Total des besoins en ressources	71 797	93	79 355	93	51 894

En 1985-1986, des recettes de 10,2 millions de dollars seront recueillies sous forme de droits de quai et de port. Ces recettes sont créditées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées par l'activité.

Rendement financier de 1983-1984: L'annulation de 8,5 millions de dollars de dépenses de fonctionnement et de paiements aux commissions portuaires s'explique par le fait que les travaux de dragage ont été exécutés à un coût inférieur à celui qui avait été prévu et que les projets de réparation des quais et de mise en place d'ouvrages de protection de rives ont été retardés ou reportés. Le déficit de 9,5 millions de dollars au chapitre des dépenses en capital a été comblé par une affectation de 10 millions de dollars du budget supplémentaire dans le contexte du programme spécial d'investissements en capitaux afin d'accélérer la construction de terminaux et l'expansion de quais et d'entrepôts.

nt. dépenses en capital. L'achat de diverses pièces d'équipement pour les agences, au montant de 1,5 millions de dollars, compte pour la majeure

nt. 1985-1986, on prévoit qu'il faudra traiter 1 875 demandes annuelles. t est de protéger le droit du public à la navigation. Pour 1984-1985 r, au-dessus, au-dessous et au travers des eaux navigables et dont le ux navigables, laquelle régit la construction d'ouvrages, placés dans, atées conformément aux dispositions de la loi sur la protection des

tection des eaux navigables: En 1983-1984, 1 743 demandes ont été

Année civile	1983	1982	1981	1980
Nombre	1 345	1 465	1 365	972
Nombre	47	181	70	72
rapports	155	161	163	176

Tableau 33: Enquêtes sur les accidents maritimes - Statistiques sur la charge de travail

À la suite de la publication de l'étude concernant les enquêtes sur accidents maritimes au Canada, en septembre 1984, la responsabilité de cette activité est passée, à titre provisoire, du Commissaire de la de côtière à l'Administrateur maritime et la composante visée a été aptisée Division des enquêtes sur les accidents maritimes. En outre, e équipe particulière a été créée afin de mettre en oeuvre la centaine s recommandations visant le secteur du transport maritime et de formuler s conseils à cet égard.

Enquêtes sur les accidents maritimes: Vingt-six enquêteurs situés à Administration centrale maritime et dans les bureaux régionaux quèrent sur les accidents de navigation et des membres d'équipage.

Année	1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
Nombre d'interventions	139	41	68	128
Dépenses totales	2 099	6 056	7 198	4 981

Tableau 32: Déversements d'hydrocarbures et coûts de nettoyage (en milliers de dollars)

Protection des eaux navigables: Aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, la Garde côtière est chargée de l'examen, de l'analyse et de l'approbation des ouvrages (ponts, barrages, quais, câbles d'électricité et de téléphone aériens et sous-marins, etc.) construits dans les eaux navigables afin de protéger le droit du public à la navigation; elle est également responsable de l'enlèvement des épaves et des enquêtes sur les cas d'obstacles à la navigation. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, laquelle vise la préservation et la protection des épaves de navire ainsi que les mesures visant à en disposer, cette composante est chargée des aspects administratifs des activités du Receveur des épaves.

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Au Canada, 35 622 navires sont immatriculés et de ce nombre, 5 758 doivent être inspectés. La Direction a visité 3 229 navires et effectué 15 121 examens du personnel en 1983-1984. Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction dispose d'un réseau de 30 bureaux de district et emploie 229 inspecteurs et examinateurs, tous relevant de cinq administrations régionales couvrant tout le Canada. Le tableau 31 donne des renseignements statistiques concernant le rendement au cours des dernières années.

Tableau 31: Données sur le rendement et les ressources - Sécurité des navires

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	Fonctionnement (en milliers de dollars)			
			Sécurité des navires			
1985-1986	1984-1985	1983-1984	22 233	21 812	20 085	
Données sur le rendement						
Inspections des navires	3 800	3 463	3 299			
Vérification de plans et de dessins de navires	13 400	12 700	11 300			
Examens du personnel	14 000	13 600	15 121			
Exemptions délivrées	570	570	662			

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 53 employés situé à son administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouverts en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 32 indique le nombre d'opérations de nettoyage de cas de pollution par les hydrocarbures effectuées au cours des dernières années et les coûts connexes.

(en milliers de dollars)

1983-1984			
	Budget	Réel	
	\$ principal	\$	A-P
	Difference	\$	A-P
Depenses de fonctionnement	2 259	28 391	20
Depenses en capital	(3 218)	3 304	-
Depenses totales	492	31 695	20

description

"activité" comprend les quatre fonctions suivantes.

Sécurité des navires: La composante ministérielle du même nom veille à l'administration de la Loi sur la marine marchande du Canada pour le compte du Ministre. À cette fin, elle s'occupe de l'élaboration et de la promulgation de règlements et de normes; de l'inspection des navires et de l'équipement de ces derniers, des plates-formes de forage et des argasins afin de vérifier leur état de navigabilité; de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux navires. Elle s'occupe également de l'inspection, de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux éroglisteurs; de la surveillance des programmes de formation en matière de sécurité maritime ainsi que des examens et des certificats d'officiers et de marins afin d'armer les navires en personnel compétent. Cette composante est également chargée de la surveillance, des enquêtes et de l'application des règlements visant la pollution par les navires.

Préférences: La composante ministérielle du même nom s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressource lors d'incidents de pollution maritime d'autres sources. Elle est chargée de l'évaluation, de l'achat et de l'entretien de l'équipement de lutte contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe régulièrement de tenir des exercices auxquels participent les effectifs de la Garde côtière et le personnel d'autres organismes.

Enquêtes sur les accidents maritimes : La composante ministérielle du même nom s'occupe, pour le compte du Ministre, de tenir des enquêtes sur les accidents maritimes mettant en cause des navires et des membres d'équipage ainsi que des aspects administratifs et techniques des enquêtes officielles (audiences publiques); elle est responsable de l'examen de tous les rapports d'enquête et de la formulation de recommandations destinées à empêcher que ces accidents ne se reproduisent; elle veille à ce que tous les accidents maritimes soient consignés, à ce que des statistiques annuelles soient publiées et à ce que des renseignements sur les accidents soient diffusés sur demande.

E. Réglements

Objectif

Administrer, élaborer et appliquer les règlements et les normes régissant la navigabilité des navires, la sécurité de leur cargaison et la sécurité des opérations afin de réduire le nombre d'accidents mettant en cause des navires et des membres d'équipage et de prévenir la pollution par les navires; veiller à ce que les ouvrages placés dans, sur, au-dessus, au-dessous et au travers des eaux navigables ne nuisent pas au droit du public à la navigation; et atténuer les conséquences sur l'environnement de la pollution attribuable aux déversements de substances par les navires.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 4 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1985-1986 et 8 % du total des années-personnes.

Tableau 29: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget			Prévues			Réelles		
	des dépenses			1984-1985			1983-1984		
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$
Sécurité des navires	22 233	405	21 812	402	20 085	378			
Urgences	6 743	53	6 660	53	5 298	63			
Enquêtes sur les accidents maritimes	2 606	44	2 354	41	1 578	40			
Protection des eaux navigables	1 906	28	1 731	28	1 430	31			
Fonctionnement*	33 488	530	32 557	524	28 391	512			
Capital	3 587	-	6 178	-	3 304	-			
Total des besoins en ressources	37 075	530	38 735	524	31 695	512			

*Inclut des subventions et contributions de 29 000 \$ en 1985-1986 et 1984-1985 (1983-1984 - 15 000 \$); voir page 3-73 pour plus de détails.

On récupère environ 3,5 million de dollars du secteur privé relativement aux inspections et aux examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Les recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette activité.

Rendement financier de 1983-1984: Des coûts non planifiés de dépollution et honoraires relatifs aux réclamations en dommages-intérêts sont responsables pour l'écart au chapitre des dépenses de fonctionnement. Le report du projet national de formation et d'examen a entraîné une annulation de trois millions de dollars de dépenses en capital.

Tableau 27: Tendances au sein du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime: Croissance et charge de travail

Année	Nombre de membres	Nombre de navires	Nombre d'interventions
1981	1 126	492	844
1982	1 298	607	1 042
1983	1 906	887	1 688
1984 (prévu)	2 400	1 120	1 900
1985 (prévu)	2 600	1 220	2 100

épenses en capital: Le tableau 28 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1985-1986.

Tableau 28: Etat récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1985-1986 (en milliers de dollars)

Dépenses	Coté prévues	Dépenses jusqu'au 31 mars en années	Dépenses prévues des années futures
----------	--------------	-------------------------------------	-------------------------------------

transmission des services
 1 navire renforcé pour la navigation dans les
 glaces de la classe 200 - Terre-Neuve (dernier
 d'un programme d'acquisition de 7 navires)
 1 embarcation de sauvetage de la classe 300 - Gaspé
 1 garde-côte renforcé pour la navigation dans
 les glaces de la classe 200 - Twillingate, (T.-N.)

16 989 8 099 5 535 3 355

emplacements
 1 vedette de la classe 400 - Meaford
 1 embarcation de sauvetage de la classe 300 - Souris
 2 embarcations de sauvetage de la classe 100
 - Côte ouest
 NGCC Darling - Remplacement
 NGCC Albert - Remise en état de mi-vie
 NGCC Ready and Racer - Remplacement des machines
 Classe 500 - Travaux de conception
 Rénovation de la base de Kitsilano
 vers projets

39 873 24 415 9 909 5 469
 56 862 32 514 15 524 8 824

et au sauvetage. Ces unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes qui suivent la réception d'un appel de détresse. Compte tenu de la hausse des activités de navigation de plaisance pendant les mois d'été, le programme visant les embarcations de sauvetage côtières se poursuit pendant la saison estivale.

Tableau 26: Données sur le rendement et les ressources - Opérations de sauvetage de la Garde côtière

Budget			
des dépenses	Prévues	Réelles	
1985-1986	1984-1985	1983-1984	
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Soutien des navires	35 210	33 654	31 663
Autres	8 192	7 080	4 164
43 402	40 734	35 827	
Variables importantes choisies influant sur les ressources			
Heures-navire consacrées	294 000	293 165	292 258
Utilisation des services			
interventions de la Garde côtière lors d'incidents	5 200	5 100	5 100

Recherche et sauvetage, prévention: Un important programme de sécurité nautique au coût estimatif de 1,2 millions de dollars en 1985-1986, est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de films d'information en matière de sécurité, de réclames publicitaires télévisées ainsi que pour l'élaboration de programmes et de publications tels que le Guide de sécurité nautique. Ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité. Le nombre de ces démonstrations devrait passer de 2 300 qu'il était en 1983-1984 à 2 400 en 1984-1985 et à 2 500 en 1985-1986. Précédemment, le nombre de cours de sécurité servait d'indicateur de la charge de travail; toutefois, l'accent est présentement mis sur les démonstrations sur la sécurité, jugées plus efficaces.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, propagande et soutien: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navires qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Le tableau 27 décrit la croissance ainsi que le champ d'activité du Service. Le coût annuel de ce programme s'élève à 1,5 million de dollars. Les dépenses en carburant et assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et de sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisés des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service. Les membres des services auxiliaires canadiens de sauvetage en mer participent également au programme de prévention en matière de recherche et de sauvetage.

Tableau 25: Rendement financier en 1983-1984
(en milliers de dollars)

1983-1984				
Description	Budget		Différence	
	Réel	\$ A-P	\$ principal	\$ A-P
Dépenses de fonctionnement	39 042	720	43 799	765
	16 385	-	16 670	-
Dépenses en capital			(4 757)	(45)
			(285)	-
Dépenses totales	55 427	720	60 469	765
			(5 042)	(45)

cette activité vise à réduire au minimum les pertes de vie dans le secteur maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: Ces opérations visent la mise en place de ressources principalement affectées à la recherche et au sauvetage ainsi que des installations connexes, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale.

Recherche et sauvetage, prévention: La campagne de sécurité s'adressant aux utilisateurs de petites embarcations se fait par l'entremise de programmes d'information visant à rendre le public plus conscient de certaines questions de sécurité.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, propagande et soutien: En complément de ses opérations de sauvetage, la Garde côtière encourage et soutient les activités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, lequel dispose de ressources de recherche et de sauvetage à divers endroits du pays et participe à des programmes de sécurité nautique.

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière participe à l'exploitation, effectifs à l'appui, des centres de coordination de sauvetage de Halifax en N.-É., Trenton en Ont., et Victoria en C.-B. En outre, elle assure le fonctionnement des sous-centres de sauvetage maritime de Saint-Jean, T.-N., et de Québec, Qué. A partir de ces centres, la Garde côtière exploite 40 navires de recherche et de sauvetage, 30 embarcations de sauvetage côtières et 3 aéroglosses. Les unités principales sont exploitées 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources exclusivement affectées à la recherche

n. Recherche et sauvetage en mer

Objectif

Veiller à l'exploitation efficace d'installations et de services de recherche et de sauvetage en mer afin de prévenir les accidents mortels et les blessures; accroître la participation bénévole aux programmes existants des secteurs public et privé destinés à promouvoir la sécurité nautique, afin de réduire la charge de travail des services de recherche et de sauvetage de la Garde côtière.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité de recherche et de sauvetage représentent 8 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1985-1986 et 11 % du total des années-personnes.

Tableau 24: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget	des dépenses		1985-1986		1984-1985		1983-1984	
	Prévues	Réelles						
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P

Opérations de sauvetage de la Garde côtière	43 402	692	40 734	697	35 827	679
Recherche et sauvetage, prévention	1 926	34	2 608	34	2 148	24
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, propagande et soutien	1 538	22	1 457	22	1 067	17

Fonctionnement*	46 866	748	44 799	753	39 042	720
Capital	17 576	1	14 366	-	16 385	-
Premption prévue	(2 052)	-	-	-	-	-

Total des besoins en ressources	62 390	749	59 165	753	55 427	720
---------------------------------	--------	-----	--------	-----	--------	-----

*Inclut des subventions et contributions de 610 000 \$ en 1985-1986 et 1984-1985 (1983-1984 - 712 000 \$); voir page 3-73 pour plus de détails.

Rendement financier de 1983-1984: Dans le contexte du programme de construction des navires, un retard attribuable à des difficultés de conception a entraîné l'annulation de fonds destinés à la mise en service des nouveaux bâtiments de recherche et de sauvetage.

Tableau 23: État récapitulatif des projets d'immobilisation
du Budget des dépenses pour 1985-1986
(en milliers de dollars)

Dépenses	Dépenses prévues	Dépenses jusqu'au	estimatif 31 mars 1985		Dépenses prévues des années futures
			total	1985-1986	
Remplacement des navires:					
1 prise-glace de la classe					
1200 afin de remplacer le					
NGCC Labrador					
Remise en état majeure de					
mi-vie du Sir John A. Macdonald					
Équipement divers					
	108 100	15 464	52 000	40 636	
	13 972	-	13 972	-	
	28 627	15 481	5 793	7 353	
	150 699	30 945	71 765	47 989	

Canarctic prévoit apporter d'importantes modifications au N.M. Arctic, lesquelles accroîtront les possibilités du navire dans l'Arctique et lui permettront de participer au projet expérimental de Panarctic visant le transport d'hydrocarbures depuis Bent Horn. Le coût estimatif de ces modifications est d'environ 25 millions de dollars. Le financement par location à bail envisagé n'influera que sur les crédits à venir seulement.

Tableau 21: Données sur le rendement et les ressources -
Autres services

Budget des dépenses	Prévues	Réelles			
			1985-1986	1984-1985	1983-1984
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)	Ravitaillement de l'Arctique	7 057	7 513	8 222	
	Services assurés pour le compte d'autres ministères	18 047	17 091	10 533	
	et organismes gouvernementaux				
Données sur le rendement	Ravitaillement de l'Arctique	42 000	45 200	40 353	
	Tonnes de marchandises transportées				
	Services assurés pour le compte d'autres ministères				
et organismes gouvernementaux	et organismes gouvernementaux	14 500	14 300	13 559	
	Heures-navigateur consacrées				

Les données sur le rendement de Canarctic sont présentées séparément, au tableau 22, du fait que cette entreprise est exploitée sur la base d'une année civile.

Tableau 22: Statistiques financières et d'exploitation de la
Compagnie de navigation Canarctic limitée

Résultats financiers (en milliers de dollars)	Recettes	Dépenses			
			Prévues	Prévues	Prévues
Excédents des dépenses sur les recettes	4 711	6 485	6 730	5 491	10 303
	9 384	9 695	9 216	8 794	12 012
	4 673	3 210	2 486	3 303	1 709
Modifications apportées au N.M. Arctique	-	-	2 732	514	-
	4 673	3 210	5 218	3 817	1 709
	133	131	132	133	185
Tonnes de marchandises transportées			(en milliers de tonnes)		

Dépenses en capital: Le tableau 23 expose le programme envisagé des dépenses en capital en 1985-1986.

Tableau 20: Données sur le rendement et les ressources -
Déglaçage et escorte

Budget des dépenses	Prévisions	1983-1984	Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)		
			Services assurés par des navires	Services assurés par des aéronefs	Autres
			49 982	1 567	4 359
			48 735	1 446	4 012
			38 473	2 290	8 734
			55 908	54 193	49 497
			Demandes de service		
			3 150	3 100	3 015
			Navires escortés		
			Services assurés par la flotte de la Garde côtière		
			51 000	47 645	40 274
			Heures-navire consacrées		

Le Budget des dépenses de 1985-1986 et les prévisions de 1984-1985 sont fondés sur des conditions de navigation dans les glaces de difficile culture moyenne établies à partir de données recueillies au cours des années précédentes au regard des secteurs desservis. Les besoins réels en ressources peuvent varier si l'état des glaces change considérablement par rapport aux dites conditions moyennes.

Lutte contre les inondations: Les besoins en ressources d'exploitation sont fondés sur une moyenne de 130 jours (116 jours en 1983-1984) de travail exécuté par les navires aux fins de la lutte contre la formation d'embacles. Ce nombre de jours n'a pas varié de façon importante au cours des dernières années.

Reconnaissance des glaces: Le coût d'exploitation de ce service est estimé à 15,7 millions de dollars pour l'exercice financier 1985-1986, ce qui représente le coût d'un contrat de 2 200 heures de vol.

Recherche et développement dans l'Arctique: Ce programme finance près de 100 projets de recherche sur le transport maritime dans l'Arctique. Une évaluation du programme a eu lieu l'année dernière et la principale conclusion était que ce dernier avait atteint ses objectifs de façon fort concluante. La majeure partie des avantages retirés de ce programme touche le transport maritime en général et non pas seulement dans l'Arctique. En outre, les connaissances technologiques acquises pourront être utilisées dans nombre de secteurs autres que celui du transport maritime.

Autres services: Les tableaux 21 et 22 contiennent des données sur le rendement et les dépenses de fonctionnement nécessaires à la prestation des trois autres services offerts dans le contexte de la présente activité.

Autres services: Les autres services assurés dans le cadre de la présente activité sont:

- Ravitailllement dans l'Arctique: Coordination de la mission annuelle de ravitailllement de l'est de l'Arctique afin d'approvisionner les communautés isolées du Nord et les emplacements de la défense, en nourriture, matériaux, carburant et équipement.
- Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes: Cette activité vise l'affectation de navires et d'aéronefs à l'appui d'opérations précises menées par d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Au nombre de ces services, citons en particulier l'affrètement du NGCC John Cabot par Téléglobe Canada et l'affectation de navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans pour l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique.

- Compagnie de navigation Canarctic limitée: Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le N.M. Arctic, un vracquier expérimental de classe arctique 2 en vue d'accroître la compétence du Canada en ce qui a trait à la technologie des navires de charge/brise-glace ainsi que pour démontrer la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'Arctique. Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik pendant l'été, au moyen du N.M. Arctic. Ne concert avec Federal Commerce and Navigation, Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris, située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'étude de la conception des navires et des glaces dans l'Arctique. Les résultats ainsi obtenus sont communiqués aux entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dégelage et escorte: Sept brise-glace sont exclusivement affectés à cette fin. A cette flotte s'ajoutent les navires affectés aux aides à la navigation qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des données statistiques sur le rendement sont données au tableau 20.

endettement financier de 1983-1984: Le plan de 1983-1984 a été accru de 3 millions de dollars par le biais d'un budget supplémentaire afin de permettre un paiement à la Compagnie Canarctic pour des dépenses relatives à des améliorations au navire N.M. Arctic. Les paiements réels à la Compagnie ont été d'un million de dollars inférieurs au plan. Les autres coûts réels sont inférieurs au plan du report de la remise en état de mi-vie de navires et à des économies réalisées au chapitre des coûts d'exploitation du fait que des navires ont été retirés du service afin de subir des réparations imprévues.

Tableau 19: Rendement financier de 1983-1984
(en milliers de dollars)

1983-1984					
	Budget principal	A-P	Réel	A-P	Différence
	\$	\$	\$	\$	\$
dépenses de fonctionnement	95 949	1 100	100 557	1 125	(4 608) (25)
dépenses en capital	8 725	-	18 220	-	(9 497) -
dépenses totales	104 672	1 100	118 777	1 125	(14 105) (25)
recettes	(6 799)	-	(6 409)	-	(390) -
résultats nets	97 873	1 100	112 368	1 125	(14 495) (25)

Description

Déglaçage et escorte: Ce service vise l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glaces de la côte est, du golfe Saint-Laurent et des Grands lacs pendant l'hiver ainsi que dans l'Arctique pendant l'été. Les travaux de déglaçage ont également lieu dans certains ports, sur demande, afin de faciliter le mouvement des navires de transport et de pêche.

Lutte contre les inondations: Sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, la gestion des glaces est assurée afin de faciliter le mouvement de ces dernières et d'éviter les dégâts et les pertes matérielles attribuables aux inondations.

Reconnaissance dans les glaces: Des aéronefs sont affrétés par le ministère de l'Environnement, sur une base contractuelle, afin d'informer le secteur du transport maritime de l'état des glaces.

Recherche et développement dans l'Arctique: Ce service comprend le parachutage de projets de recherche et de développement dans l'Arctique canadien, conformément au mandat du Ministère. Transports Canada assure la coordination de ce programme auquel participe Pêches et Océans Canada et Environnement Canada.

Objectif

Veiller à l'utilisation efficace des brise-glace, des hélicoptères et des autres installations et services afin d'assurer le passage sûr et rapide des navires dans les glaces et prévenir les inondations causées par les embâcles sur le fleuve Saint-Laurent et dans d'autres régions ainsi qu'appuyer certaines activités ne relevant pas de la garde côtière et des opérations de ravitaillement des installations gouvernementales, des compagnies privées et des communautés situées dans l'Arctique.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 21 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1985-1986 et 17 % du total des années-personnes.

Tableau 18: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget	des dépenses		Prévues		Réelles	
	1985-1986	1984-1985	1984-1985	1983-1984	1985-1986	1983-1984
Déglaçage et escorte	55 908	826	54 193	825	49 497	757
Lutte contre les inondations	8 963	125	8 491	125	8 302	118
Reconnaissance des glaces	15 650	-	14 293	-	12 692	-
Recherche et développement dans l'Arctique	4 665	9	4 622	9	1 485	-
Autres services	26 813	229	28 421	222	23 973	225
Fonctionnement	111 999	1 189	110 020	1 181	95 949	1 100
Capital	71 765	5	23 916	-	8 723	-
Dépenses totales	183 764	1 194	133 936	1 181	104 672	1 100
Recettes à valoir sur le crédit	(6 722)	-	(6 722)	-	(6 799)	-
Besoins nets en ressources	177 042	1 194	127 214	1 181	97 873	1 100

L'augmentation de 48 millions de dollars vise à financer la construction d'un brise-glace de la classe 1200 dans le contexte du programme de remplacement des navires de la flotte.

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la livraison annuelle de matériel et de fournitures dans l'Arctique (par contrat au secteur privé) pour le compte d'autres ministères. En outre, des recettes de 6,8 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et sont obtenues de l'affrètement du câblier NGC John Cabot afin de réparer le câble transatlantique de Télélobe Canada. Le coût de cet affrètement et des travaux exécutés sont recouverts en entier.

Tableau 16: Données sur le rendement et les ressources - Services de communications

Budget	des dépenses		1985-1986	1984-1985		1983-1984
	Prévues	Réelles		Prévues	Réelles	
Exploitation des stations radio et entretien du matériel (en milliers de dollars)	30 891	29 719	27 783			
Variables importantes influant sur les ressources	502 240	502 240	502 240			
Heures d'exploitation des stations radio gardées	502 240	502 240	502 240			

Dépenses en capital: Le tableau 17 expose le programme envisagé des dépenses en capital en 1985-1986.

Tableau 17: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses pour 1985-1986 (en milliers de dollars)

Dépenses	prévues	Coût jusqu'au 31 mars	estimatif	1985	1985-1986	autres années	Dépenses
Expansion ou amélioration des services:							
Extension des communications VHF/FM	4 147	1 686	974	1 487			
Remplacement des émetteurs et des récepteurs radio et du matériel de contrôle des communications	22 970	10 537	4 372	8 061			
Remplacement du système de trafic maritime à Halifax	4 570	2 458	2 112	-			
Nouvel équipement de communication	5 998	158	1 686	4 154			
Nouvel emplacement du matériel de réception et nouveau bureau à Sydney	2 681	543	1 812	326			
Centre radar du STM de Montréal	7 860	-	1 900	5 960			
Services de communications maritimes mobiles	2 168	1 139	1 029	-			
Divers projets de moins de 250 000 \$	3 478	-	3 478	-			
	53 872	16 521	17 363	19 988			

Le nombre et les années d'usage de l'équipement devant être entre-
tenu, ainsi que les critères selon lesquels l'équipement doit être entre-
Services de communications: L'efficacité d'exploitation est évaluée
principalement au regard du temps de bon fonctionnement du matériel de
communication. Grâce à du matériel de réserve, le service est assuré
sans interruption. Le tableau 16 montre les besoins en ressources et un
principale tendance d'exploitation. Le nombre et les années d'usage de
l'équipement devant être entretenu, ainsi que les critères selon lesquels
l'équipement doit être entretenu, sont d'autres variables importantes
influant sur les ressources.

Variables importantes sélectionnées influant sur les ressources			
Heures d'exploitation aux centres de trafic	113 900	113 900	113 056
Tendances d'utilisation des services			
Mouvements des navires	419 000	419 000	435 700
Messages transmis	994 000	994 000	1 026 800
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Services de trafic maritime	25 901	28 357	23 524
Budget			
des dépenses	Prévues	1984-1985	Réelles
	1985-1986	1984-1985	1983-1984

Tableau 15: Données sur le rendement et les ressources - Services de trafic maritime

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de trafic maritime: Le rendement est fondé sur la disponibilité à 99,5 % des systèmes de trafic maritime. À ce jour, cet objectif a toujours été atteint. Les données statistiques figurent au tableau 15.

Le premier est d'assurer, pour le compte des navires voyageant n
eaux canadiennes et dans les eaux adjacentes, les services de sécurité
prévus dans la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer
(SOLAS). Cette tâche est accomplie en faisant une écoute continue des
fréquences de détresse et d'appel et en relevant les messages radio des
navigateurs en détresse. Le second consiste à offrir des services admi-
nistratifs et commerciaux de communication en offrant un service public
de correspondance. Cette tâche comprend également la prestation d'un
service de communication aux fins du commandement et de la surveillance
de la flotte civile du gouvernement canadien.

Tableau 14: Rendement financier de 1983-1984
(en milliers de dollars)

1983-1984					
Budget principal	A-P	Réel	A-P	Différence	A-P
51 307	1 019	54 357	1 061	(3 050)	(42)
11 782	2	14 800	-	(3 018)	2
Dépenses de fonctionnement					
63 089	1 021	69 157	1 061	(6 068)	(40)
(298)	-	(390)	-	92	-
Dépenses totales					
62 791	1 021	68 767	1 061	(5 976)	(40)
Excédents nets					

description

es systèmes et les services de gestion du trafic maritime sont offerts
de deux façons.

Services du trafic maritime: Cette composante donne au trafic maritime les renseignements, des avis, des directives en plus d'offrir des res-

sources de coordination en cas d'urgence, le tout 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les services ainsi offerts visent à s'assurer du mouve-

ment sûr et efficace des navires dans certaines eaux canadiennes. A cette fin, 9 systèmes ont été établis au Canada et 12 centres de trafic

sont exploités, dont un de façon saisonnière (voir tableau 68, page 3-81). La majorité de ces systèmes de gestion du trafic maritime fonc-

tionnent en interaction. Par ailleurs, les systèmes de gestion du trafic de l'est du Canada (ECAREG) et de l'Arctique canadien (NORDREG)

ont été mis en place en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Plus précisément, il s'agit de systèmes de compte rendu et

d'autorisation de naviguer dans les eaux canadiennes. Le premier est obligatoire tandis que le second est exploité sur une base volontaire.

Dans les faits, des renseignements sont réunis et diffusés par le biais d'avis aux navigateurs, d'avis à la navigation et de la liste des feux.

Le but premier de ces systèmes est de réduire au minimum les risques pour le trafic maritime, la vie humaine, la propriété et l'environnement

en diffusant des renseignements sur la navigation, le temps, le mouve- ment des navires, l'état des glaces et les conditions réglementaires de navigation à l'intention des navires commerciaux et de la Garde côtière

ainsi que du public. En second lieu, ces systèmes permettent de s'assurer que les navires pénétrant dans les eaux territoriales natio- nales se conforment à la réglementation canadienne.

Services de communications: Ces services sont assurés par l'entremise d'un réseau national de stations radio de la Garde côtière, exploité manuellement et par contrôle à distance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les stations radio de la Garde côtière (SRGC) jouent deux principaux

B. Systèmes et services de gestion du trafic maritime

Objectif

Veiller à l'exploitation et à l'entretien efficaces des installations d'exploitation et à l'entretien efficaces des stations radio côtières et d'autres réseaux de communications et d'information afin de faciliter le mouvement sûr et rapide des navires dans les eaux canadiennes et les eaux adjacentes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité des systèmes et des services de gestion du trafic maritime représentent environ 9 % des dépenses du Programme du transport maritime et 14 % des années-personnes.

Tableau 13: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévisions 1984-1985	Réelles 1983-1984				
			\$	A-P	\$	A-P
Services de trafic maritime	25 901	447	28 357	510	23 524	507
Services de communications	30 891	494	29 719	494	27 783	512
Capital	56 792	941	58 076	1 004	51 307	1 019
Fonctionnement*	17 363	-	12 412	2	11 782	2
Dépenses totales	74 155	941	70 488	1 006	63 089	1 021
Recettes à valoir sur le crédit	(415)	-	(415)	-	(298)	-
Besoins nets en ressources	73 740	941	70 073	1 006	62 791	1 021

*Comprend des subventions et des contributions de 27 000 \$ en 1983-1984.

Les recettes proviennent des services assurés pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Le coût du service radio de messages offert au secteur privé est également recouvré. Ces recettes (dont le budget est de 2,4 million de dollars en 1985-1986) sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent servir aux fins de l'activité.

Rendement financier de 1983-1984: Des économies ont été réalisées au chapitre des dépenses de fonctionnement du fait que les augmentations salariales ont été inférieures aux provisions et que l'activité a connu une sous-utilisation d'années-personnes. La diminution de 3 millions de dollars de dépenses en capital est attribuable aux retards qu'ont connus les projets suivants: STM, Prince Rupert; STM, Halifax; nouveau système de contrôle des communications.

Tableau 11: Données sur les ressources - Sondage et dragage
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1985-1986	1984-1985	1983-1984
5 395	5 138	3 862
8 590	7 034	6 933
5 727	6 047	8 355
19 712	18 219	19 150

Exploitation du canal Canso: En moyenne, le canal est ouvert 280 à 295 jours par année, permettant le passage de quelque 2 600 navires.

Dépenses en capital: Le tableau 12 décrit le programme d'immobilisations prévu pour 1985-1986. Ce programme prévoit l'armement de trois navires de la classe 1100, d'un autre de la classe 1050 et enfin de deux bâtiments de la classe 800 au cours de l'exercice financier 1985-1986.

Tableau 12: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1985-1986
(en milliers de dollars)

Dépenses	prévues	Dépenses	prévues	en années futures
Cout total	estimatif	Jusqu'au 31 mars 1985	1985-1986	futures
Aides classiques	18 895	3 082	7 786	8 027
Grands projets	13 186	-	13 186	-
Divers projets de moins de 250 000 \$	32 081	3 082	20 972	8 027
Aides radio	5 269	514	3 126	1 629
Sondage et dragage	16 069	7 497	2 536	6 036
Remploiement des navires	357 600	219 020	121 528	17 052
6 brise-glaces légers				
- gros baliseurs (classe 1100)				
2 brise-glaces légers	65 360	44 107	18 037	3 216
- baliseurs moyens (classe 1050)	4 148	2 709	1 339	100
2 petits baliseurs (classe 800)	51 500	35 932	15 568	-
Radoub pour prolongement de vie utile	46 214	8 689	8 264	29 261
(3 navires)				
Divers projets de moins de 250 000 \$	524 822	310 457	164 736	49 629
	578 241	321 550	191 370*	65 321

*Avant la préemption prévue de 4,1 millions de dollars.

Tableau 10: Données sur le rendement et les ressources - Aides classiques

Budget	des dépenses	1985-1986	Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)		
			Soutien des navires	Soutien des aéronefs	Autres
Réels	Prévues		68 440	9 995	72 919
			67 222	7 491	67 034
					141 747
			20 500	20 510	151 354
			179 400	184 382	123 707
Variables importantes influant sur les besoins					
			Nombre d'aides	Nombre d'heures de soutien	consacrées par la flotte
			20 500	20 510	179 400
			179 400	184 382	123 707

Aides radio: Le système radio de localisation regroupe près de 200 aides électroniques, notamment des radiobalises et des balises radar ainsi qu'un système électronique de navigation longue portée Loran C.

La mise en place du système Loran C sur la côte est s'est terminée en 1984-1985. Le remplacement des systèmes Necca et Loran A par le système Loran C a permis d'économiser 24 années-personnes.

Le principal indicateur de rendement de ces aides est leur bon fonctionnement au regard de leurs caractéristiques d'exploitation. La mesure du rendement utilisée est le pourcentage de temps de fonctionnement des aides. Le niveau cible de disponibilité du Loran C est établi à 99,7 %. Jusqu'ici, ce niveau a toujours été atteint.

Sondage et dragage: Le programme de dragage de la Garde côtière vise les principaux chenaux de navigation et d'approche des ports et des havres. Des travaux de dragage sont exécutés dans chacune des régions de la Garde côtière et portent sur l'entretien général des chenaux et sur le creusage visant la mise en place de voies navigables à des fins commerciales. Les travaux de dragage sont exécutés pour le compte de la Garde côtière par les dragues de Travaux publics Canada (TPC) ou par le biais de contrats adjugés à des entrepreneurs du secteur privé.

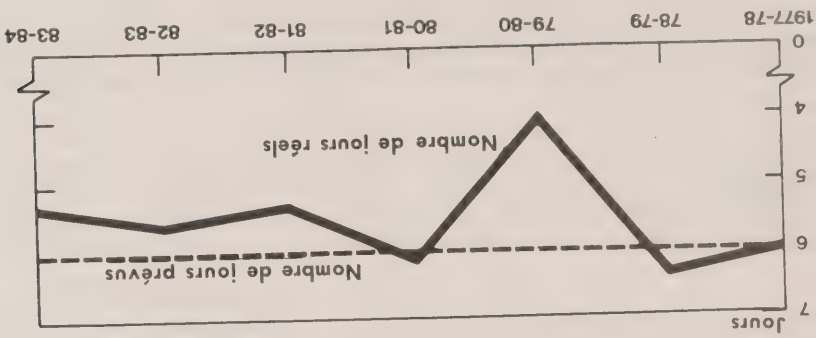
Les travaux de sondage des voies navigables visent à fournir des données en vue des travaux de dragage et à déterminer périodiquement l'état des chenaux. Ces travaux sont exécutés par Travaux publics Canada pour le compte de la Garde côtière, à l'exception du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay où le matériel de la Garde côtière est utilisé aux fins de sonder près de 7 500 hectares chaque année.

Le tableau 11 résume le programme de sondage et de dragage prévu pour 1985-1986.

ides classiques: Le réseau d'aides classiques comprend, près de 3 200 aides flottantes (bouées) et 7 300 aides à terre, dont 272 hares principaux. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des signaux de brume; ces documents sont utilisés par les navires circulant dans les eaux canadiennes. Le système canadien des aides à la navigation est conforme au système international adopté par l'AISM. La Garde côtière assure ces services d'exploitation par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales. Les régions exploitent 11 bases principales et 5 bases secondaires dans le cadre du programme des aides (voir tableau 67, page 3-81).

Le principal indice de rendement est la période pendant laquelle les aides fonctionnent normalement. Plus précisément, la principale mesure de rendement est le temps pendant lequel une aide classique ne peut être utilisée pour la navigation. Le tableau 9 indique les résultats moyens, réels et prévus de toutes les aides classiques à cet égard depuis 1977-1978.

Tableau 9: Nombre moyen de jours réels et de jours prévus pendant lesquels une aide classique ne peut être utilisée



Le tableau 10 résume les besoins en ressources nécessaires pour atteindre les résultats escomptés au cours de la période triennale se terminant en 1985-1986 ainsi que les facteurs variables connexes influant sur ces besoins.

Rendement financier de 1983-1984: Des économies ont été réalisées au chapitre des dépenses de fonctionnement du fait que les augmentations salariales ont été inférieures aux provisions et que certains navires ont été inactifs. L'annulation de huit millions de dollars de dépenses de capital est attribuable à un changement au chapitre des mouvements de trésorerie du programme de remplacement des navires de la flotte.

Tableau 8: Rendement financier de 1983-1984
(en milliers de dollars)

1983-1984					
Budget		Réel		Différence	
	A-P		A-P		A-P
Depenses de fonctionnement	156 622	2 819	160 647	2 816	(4 025)
Depenses en capital	85 905	64	94 134	11	(8 229)
Depenses totales	242 527	2 883	254 781	2 827	(12 254)
Recettes	(1 232)	-	(1 501)	-	269
Total net	241 295	2 883	253 280	2 827	(11 985)
					56

Description

Cette activité vise à favoriser la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Aides classiques: Il s'agit d'un réseau d'aides fixes et flottantes telles que des bouées, des phares, des feux d'allignement marquant les chenaux et l'entrée des ports ainsi que les obstacles à la navigation et les marques à terre facilement repérables. Les principales tâches liées à cette activité sont la détermination des aides maritimes nécessaires à la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides. La mise en place, l'exploitation et l'entretien des aides est surtout effectué par les navires et aéronefs de la flotte de la Garde côtière.

Aides radio: Des systèmes radio de localisation tels que le Loran C, les balises radio et les balises radar sont assurés aux fins de la navigation à courte, moyenne et longue distance.

Sondage et dragage: Ces tâches comprennent la surveillance de la profondeur de l'eau et le dragage, au besoin, afin que les chenaux de navigation soient de la profondeur et de la largeur désirées.

Exploitation du canal Canso: Le canal est exploité et entretenu afin d'offrir un raccourci aux navires naviguant entre le golfe Saint-Laurent et la côte est de la Nouvelle-Ecosse et la côte atlantique des Etats-Unis.

Aides à la navigation

tre au point, entretenir et assurer un service efficace d'aides à la navigation, notamment au moyen d'aides classiques, d'aides radio, de canaux et de canaux destinés à faciliter la navigation sûre et efficace eaux canadiennes.

at récapitulatif des ressources

s dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 43 % l'ensemble des dépenses du Programme du transport maritime de 1985-1986 et 44 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 7: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	Prévisions 1984-1985	Réelles 1983-1984
A-P	A-P	A-P

151 354	2 594	141 747	2 581	123 707	2 432
9 881	157	9 621	168	12 461	202
19 712	153	18 219	157	19 150	162
1 324	24	1 234	24	1 304	25
182 271	2 928	170 821	2 930	156 622	2 819
191 370	67	278 110	59	85 905	64
(4 062)	-	-	-	-	-

369 579	2 995	448 931	2 989	242 527	2 883
(1 623)	-	(1 614)	-	(1 232)	-

367 956	2 995	447 317	2 989	241 295	2 883
---------	-------	---------	-------	---------	-------

inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 7 000 \$ (57 000 \$ pour 1984-1985 et 62 000 \$ pour 1983-1984).

La diminution de près de 91 millions de dollars correspond à une réduction du programme de remplacement des navires. L'augmentation de 4 % pour dépenses de fonctionnement est attribuable à la provision de 4 % pour es augmentations salariales, à une augmentation de la charge de travail u chapitre de la remise en état des navires correspondant à un million e dollars et à un transfert de ressources du ministère des Travaux publics aux fins du recouvrement des coûts des travaux de dragage.

Les recettes proviennent du recouvrement des coûts des services offerts aux autres organismes gouvernementaux. Le coût de services hélicoptère assurés pour le compte du ministère des Pêches et Océans s'élève à 1,2 millions de dollars.

Tableau 6: Programme spécial d'investissements en capitaux

Activité	Description	Budget des dépenses		Révisé
		1985-1986	Prévu	1983-1984
Aides à la navigation	Remplacement de dix navires	140,9	214,8	55,3
	Radoub pour prolongement de vie utile (trois navires)	15,6	32,0	3,9
	Remplacement de petites embarcations	4,2	4,1	0,3
	Déglaçage	52,0	15,5	-
	Total pour la flotte de la Garde côtière	212,7	266,4	59,5
Aides à la navigation	Digue, Assumption Centennial Park	-	0,5	0,7
	Travaux de protection au pont Halifax-Dartmouth	-	0,6	1,4
	Nouvelles installations terminales	-	3,2	0,4
	Prolongement et amélioration des quais	-	20,9	5,7
	Construction du Complexe East Port par la Commission du port de Hamilton	2,0	3,0	1,8
Havres et quais publics	Construction d'un port de plaisance par la Commission du port de Windsor	-	0,5	0,4
	Total pour le Programme du Ministère	214,7	295,1	69,9
Paiements aux sociétés d'état				
Canaux	Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	3,0	3,0
	Ports principaux	14,0	16,7	0,7
	Société canadienne des ports	4,9	17,0	0,8
	Développement du port de Sept-Îles	18,9	36,7	4,5
	Développement du port de Chicoutimi	233,6	331,8	74,4
Total des paiements aux sociétés d'état				
Total du Programme				

4. Efficacité du Programme

Les différentes situations opérationnelles des composantes du secteur maritime empêchent de mettre au point un indicateur général unique. Les mesures de rendement établies pour la plupart des activités sont présentées dans la section d'analyse des activités.

En partie à cause de la forte concurrence qui s'exerce sur le marché, le coût du programme d'acquisition des navires a décliné à environ 600 millions de dollars. De même, les dépenses visant les divers navires et les projets portuaires n'ont pas atteint les niveaux prévus en 1983-1984 du fait que les divers travaux visés ne se sont pas déroulés au rythme escompté qui était exagéré. De même, en 1984-1985, les dépenses vraient être inférieures au niveau indiqué dans le budget principal 32 millions de dollars plutôt que 390 millions). Près des deux tiers de cette diminution des dépenses de 1984-1985 est attribuable à la réduction du coût total d'acquisition des navires; le reste est imputable au report de travaux en 1985-1986.

Le tableau 6 décrit les divers projets et les dépenses connexes achevés sur trois ans (d'autres détails sont donnés dans la liste complète des projets d'immobilisations que contient le tableau 59, à la page 3-68).

Le projet original d'acquisition de la flotte, qui prévoyait le début, en 1983-1984, de la construction de cinq navires, au coût total de 242,3 millions de dollars, a considérablement été élargi avec la mise en oeuvre du programme spécial d'investissements en capitaux. En plus de porter le nombre des navires de construction nouvelle à 11, sans oublier trois projets de modernisation, le tout à un coût de près de 700 millions de dollars, le programme a été étendu à un certain nombre de ports et autres projets, notamment à Sept-Îles et Chicoutimi. La valeur totale des projets du programme spécial d'investissements approche 824 millions de dollars; 34,4 millions de dollars ont été financés par le biais du budget supplémentaire de 1983-1984.

Plan d'investissement de la flotte (PIF)

Depuis, plusieurs ports sont devenus des sociétés de ports locales en l'occurrence les ports de Montréal et de Vancouver, le 1^{er} juillet 1983, ainsi que ceux de Halifax, Québec et Prince Rupert, le 1^{er} juin 1984. Le port de Saint-Jean, à Terre-Neuve, devrait le devenir en 1985.

À la suite de la proclamation de la Loi sur la Société canadienne des ports, en février 1983, le nouveau conseil d'administration s'est pleinement engagé à atteindre les objectifs prévus par la Loi, notamment celui visant une plus grande autonomie des ports.

Etablissement des sociétés de ports locales

3. Mise à jour des initiatives antérieures

Les initiatives présentement en cours se poursuivront avec emphase sur l'implantation des recommandations de l'étude concernant les enquêtes sur les accidents maritimes au Canada et l'amélioration des pratiques d'inspections de sécurité des installations mobiles de forage au large.

2. Nouvelles initiatives

La navigation de plaisance et la pêche récréative influent de plus en plus sur la demande de services maritimes, principalement en ce qui trait aux communications et à la recherche et au sauvetage. En 1982, plus de 1,7 million d'embarcations de plaisance étaient utilisées au Canada. On prévoit que la croissance annuelle de la flotte d'embarcations de plaisance établie pour la période de 1974 à 1982, en l'occurrence 6,9 %, ne se poursuivra pas à moyen terme. À long terme, cette croissance devrait vraisemblablement correspondre à un taux annuel de 2,6 %, soit un taux correspondant à celui du revenu personnel disponible des particuliers. Rien que le nombre des accidents maritimes devrait augmenter proportionnellement à la croissance du trafic, le taux d'augmentation de ces derniers connaîtra probablement un certain déclin du fait de la prise de mesures de prévention plus judicieuses.

Dans l'Arctique canadien, plusieurs projets se poursuivent relativement à la mise en valeur et au transport du pétrole et du gaz, particulièrement dans la mer de Beaufort. Les activités d'exploitation influent déjà sur l'importance du trafic et la demande de services maritimes et continueront de le faire. En supposant que le transport maritime soit obtenu plutôt que le pipeline en ce qui concerne le transport de ces hydrocarbures, le nombre de voyages de navires entre la mer de Beaufort et le Sud s'établirait entre 24 et 48 par année au cours de la période de 1991 à 1995.

L'optimisme avec lequel on percevait l'Arctique comme un secteur important de mise en valeur des ressources énergétiques s'est considérablement atténué. Ce phénomène est en partie attribuable à la lenteur de la reprise économique depuis la récession et à l'efficacité des mesures prises, au plan mondial, aux fins de la conservation de l'énergie, ce qui a contribué à réduire la demande d'énergie alors qu'il y avait excédent dans le monde des réserves d'hydrocarbures. Par conséquent, l'urgence de mettre en oeuvre des projets de mise en valeur de l'Arctique à long terme a été de débuter la production s'est atténuée.

Les perspectives de mise en valeur au large de la côte Est ont peu changé par rapport aux prévisions d'il y a un an, à l'exception du secteur de la mer du Labrador. On ne prévoit en effet qu'une faible croissance du trafic maritime d'ici à 1995 et la flotte actuelle de navires devrait être en mesure de transporter la majeure partie de toute nouvelle production provenant de cette région.

En ce qui a trait à la pêche commerciale, il a été établi qu'environ 1 100 bateaux de pêche étaient immatriculés au Canada en 1982. Pres de 1 % de tous les navires immatriculés en 1982 étaient en mesure de naviger en eau salée. En termes de distribution, près de 67 % des bateaux de pêche étaient exploités dans les provinces atlantiques, contre 9 % au Québec et en Ontario et 24 % sur la côte du Pacifique. Environ 86 % des navires canadiens totaux de 1982 au nombre de 1,4 millions de tonnes, ont eu lieu dans les provinces atlantiques. Ces chiffres ne devraient pas changer de façon significative, qu'il s'agisse de distribution ou de niveau d'activité. Néanmoins, on peut s'attendre à ce qu'il y ait une certaine rationalisation de la flotte de la côte Est et que la flotte du Pacifique y connaisse une diminution réelle en raison d'un surplus de ressources. Ces diminutions pourraient atteindre 1 000 navires d'ici à 1995. Puisque les activités commerciales de pêche ne connaîtront vraisemblablement aucun changement important, on ne prévoit aucune demande supplémentaire en services de la garde côtière, par exemple la recherche et le sauvetage en mer.

D. Perspectives de planification

1. Contexte

Le trafic maritime total devrait s'accroître, d'ici à 1995, au rythme annuel de 1,3 % (tableau 4). La quantité totale de marchandises trans portées par eau devrait également connaître une hausse et passer de 356,7 millions de tonnes, en 1981, à 428,6 millions de tonnes en 1995. Cependant, les taux de croissance du trafic maritime varieront d'une région à l'autre. Le plus haut taux moyen (2,8 %) sera enregistré en Colombie-Britannique tandis que les Prairies accusseront un déclin réel (-1,6 %).

Tableau 4: Prévisions de trafic maritime d'ici à 1995 (en millions de tonnes)

RÉGION	CHARGEMENTS		DÉCHARGEMENTS		TOTAL	
	Année de base 1981	Croissance annuelle moyenne en p. cent	Année de base 1981	Croissance annuelle moyenne en p. cent	Année de base 1981	Croissance annuelle moyenne en p. cent
Atlantique	22,4	3,2	21,1	-1,3	43,5	1,4
Québec	80,8	0,2	45,7	0,6	126,5	0,3
Ontario	34,1	1,0	40,5	0,0	74,6	0,5
Prairies	0,5	-1,6	-	-	0,5	-1,6
Colombie-Britannique*	79,5	3,2	32,1	1,6	111,6	2,8
Canada	217,3	1,9	139,4	0,4	356,7	1,3

* Incluant les Territoires du Nord-Ouest

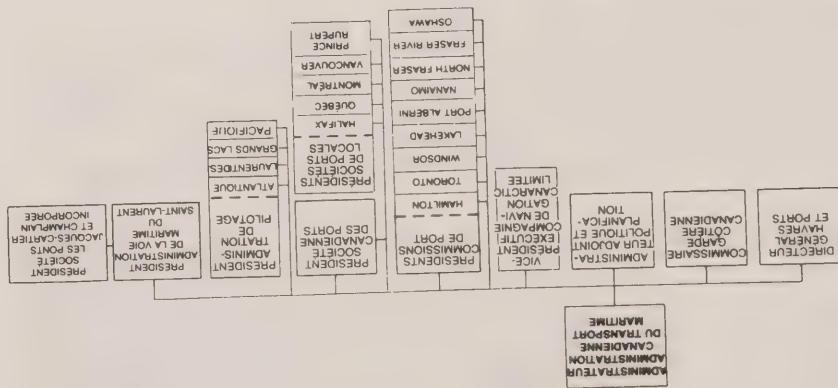
En ce qui a trait à la Voie maritime, aucune hausse de trafic con-crète n'est envisagée en 1984 et 1985. Toutefois, des améliorations devraient se produire au cours des cinq années suivantes. En se servant de 1981 comme année de base, les perspectives pour 1995 laissent entre-voir une croissance annuelle moyenne très modeste, en l'occurrence de 1 %, pour les sections de Montréal - Lac Ontario et du Canal Welland de la Voie maritime (tableau 5).

Tableau 5: Prévisions de trafic de la Voie maritime du Saint Laurent d'ici à 1995 (en millions de tonnes)

ANNÉE	MONTREAL - LAC ONTARIO		CANAL WELLAND	
1981	50,57		58,85	
1982	42,82		49,02	
1983	45,06		50,14	
1985 (prévu)	45,95		54,87	
1990 (prévu)	53,51		62,51	
1995 (prévu)	57,68		67,31	

3-18 (Transport maritime)

Tableau 3: Répartition des ressources par activité et par organisation (en milliers de dollars)



RESSOURCES DES ACTIVITES
OBTENUES GRACE A L'AFFEC-
TION DE CREDITS

[illegible]

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme est de veiller à l'établissement d'un système national de transport maritime sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et exploiter certains éléments.

En outre, le Programme prévoit un certain nombre de sous-objectifs traitant de certaines questions telles que l'accessibilité, le traitement équitable des usagers, la productivité et le recouvrement des coûts.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le Programme du transport maritime comprend 1 activités dont 4 visent le financement des opérations des sociétés d'état. La colonne de gauche du tableau 3 illustre cette structure. La réclassification de certaines fonctions, à compter du 1^{er} avril 1985, s'est traduite par un transfert des années-personnes et des coûts connexes entre les activités visées. Cette nouvelle répartition servira à la présentation du plan financier de 1985-1986 et des prévisions de 1984-1985 en plus de servir de base de compte rendu sur le rendement financier réel de 1983-1984. Le plan financier de 1983-1984, présenté dans le budget des dépenses de cette même année, a été reformulé en regard de cette nouvelle distribution des années-personnes et des coûts connexes. (Le tableau 66, à la page 3-80, donne le détail comparatif des plans financiers du budget des dépenses de 1983-1984 et du plan financier révisé, par activité).

Organisation: L'Administration canadienne du transport maritime (ACTM) est l'organisme chargé de coordonner la gestion de toutes les activités relatives aux voies navigables et aux terminaux maritimes. L'Administration leur maritime dirige la formulation et la mise en oeuvre des politiques et des programmes. En outre, il est responsable de la gestion de toutes les activités d'exploitation, de développement et de réglementation du Ministère, menées à l'appui du transport maritime et du développement de ports et du commerce par eau au Canada. Les diverses composantes d'exploitation de l'ACTM (tableau 3) jouissent d'un degré élevé d'autonomie dans l'exécution de leurs activités, mais sont néanmoins assujetties à un contrôle central exercé par l'Administrateur en matière:

- d'établissement de politiques;
- d'affectation importante des ressources et de décision d'investissement;
- de décisions d'exploitation influant sur plus d'une composante, d'exploitation et de planification, d'établissement de programmes, de processus de planification et de finances;
- de systèmes d'information de la haute direction;
- de revues opérationnelles et de mesures du rendement.

L'organigramme diffère de la structure des activités du Programme. Le tableau 3 illustre les relations et indique les fonds qui sont fournis aux diverses composantes par l'entremise des crédits budgétaires.

Le gouvernement fédéral doit s'acquitter de vastes responsabilités dans le réseau de transport maritime du Canada. Le Programme du transport maritime est engagé notamment au regard :

- de la réglementation du transport maritime en matière de sécurité;
- de la prestation de services de navigation (par exemple, la gestion du trafic maritime, les services d'aides à la navigation telles que les phares, les aides radio et les bouées, et les services de pilotage);
- la mise en place de ressources de recherche et de sauvetage;
- la prévention de la pollution par les navires;
- le développement et l'entretien des voies navigables (par exemple le déglacage, l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glace et l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent);
- la mise au point, l'exploitation et l'entretien d'un réseau portuaire national composé de 13 ports, de 9 commissions de port et de 366 quais et havres publics.

Les sociétés d'état assurent généralement ces services lorsque tous les coûts, sinon une partie importante de ces derniers, peuvent être couverts des usagers. Présentement, des sociétés d'état assurent les services de pilotage et exploitent la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que plusieurs ports traversant le fleuve Saint-Laurent), et exploitent les 13 ports.

Le Programme du transport maritime vise tous les autres services de transport maritime (composantes du Programme du Ministère - Tableau 1); le Programme est également l'outil qu'utilise le gouvernement pour financer certains investissements des sociétés d'état dans les biens immobiliers, et pour compenser les pertes d'exploitation, (sociétés d'état - Tableau 1) au besoin. Le Programme vise également certains services de transport de marchandises, principalement dans l'Arctique.

Mandat légal

Il y a 12 principales lois énonçant les responsabilités du gouvernement fédéral à l'égard des activités visant les voies navigables et les armements maritimes qui sont reliées aux activités du Programme, soit : la Loi nationale sur les transports, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la Société canadienne des ports, la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur les commissions du havre de Toronto, la Loi sur les commissions du havre de Hamilton, la Loi sur les ports et installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

- Paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides inférieurs au crédit obtenu du budget supplémentaire 0,2 millions de dollars
 - Paiements à l'Administration de pilotage de l'Atlantique (pour détails, voir page 3-61) 0,4 millions de dollars
 - Paiements à Ports Canada - annulation de 10 millions de dollars du programme original, outre 2,7 millions reçus par le biais d'un budget supplémentaire (pour détails, voir page 3-52) 12,7 millions de dollars
- Paiements aux sociétés d'état - Annulation de 10,4 millions de dollars du programme original, outre 2,9 millions de dollars des 8,6 millions obtenus par le biais de budgets supplémentaires, dû aux facteurs suivants:

Budgétaire - Sociétés d'état

- un projet a été complété à un coût plus bas que prévu 1,8 millions de dollars
 - les liquidités accordées pour le reste des projets d'investissements en capitaux ont été de quelque cinq pour cent inférieures au plan, du fait que certains projets ont été retardés 10 millions de dollars
 - la construction et la remise en état de navires de la flotte destinés aux aides à la navigation et au déglacage ne se sont pas déroulées au rythme prévu. Des fonds supplémentaires obtenus du budget supplémentaire à cet effet ont également été annulés 22,7 millions de dollars
- Dépenses en capital - Annulation de 25,5 millions de dollars (15 % de programme original), outre 9 millions de dollars des 15 millions obtenus par le biais du budget supplémentaire. Les principaux facteurs sont les suivants:
- la provision de 3,3 millions de dollars reçue par le biais du budget supplémentaire, afin de contribuer aux coûts des projets spéciaux d'investissements en capitaux menés par les commissions portuaires, n'a pas été utilisée entièrement (seulement 2,2 millions de dollars) 1,1 millions de dollars

type, sont énoncées à la page 3-7 des Extraits du Volume II des comptes publics. L'important surplus est attribuable aux facteurs suivants:

Budgetaire - Programme du Ministère

Depenses de fonctionnement - Annulation de 32 millions de dollars (7 % du programme original), outre 4,5 millions de dollars des 14 millions reçus par le biais du budget supplémentaire. Les principaux facteurs sont les suivants:

- La Garde côtière a connu un surplus du fait du retard de mise en service de nouveaux bâtiments de recherche et de sauvetage (3 millions de dollars); du report de la remise en état de navires et de l'inactivité de certains navires destinés aux aides à la navigation et au déglacage (10 millions de dollars) 13 millions de dollars

- Havres et Ports ont réalisé des économies du fait que les travaux de dragage ont été exécutés à des coûts inférieurs à ceux prévus et que les projets de réparation de quais et de mise en place d'ouvrages de protection des rives ont été reportés ou retardés 8 millions de dollars

- des économies ont été réalisées au regard de toutes les activités du fait que les augmentations salariales ont été inférieures aux provisions et que des contrôles plus rigoureux ont été exercés au regard des déplacements, du temps supplémentaire, de l'achat de fournitures de bureau et du recours à des services d'imprimerie, professionnels et spéciaux 10,5 millions de dollars

- réduction des paiements à Canarctic Shipping Company Limited (de 0,6 million de dollars par rapport au plan original et de 0,4 million de dollars au regard du budget supplémentaire) 1 million de dollars

- le fonds pour éventualités de 3 millions de dollars, reçus par le biais du budget supplémentaire afin d'intervenir en cas de versements importants d'hydrocarbures, n'a pas été utilisé 3 millions de dollars

2. Revenu du rendement financier

Tableau 2: Revenu des besoins financiers de 1983-1984
(en milliers de dollars)

1983-1984

Budget Réel
Principal Différence

Budgétaire

Programme du Ministère	241 295	253 280	(11 985)
Aides à la navigation			
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	62 791	68 767	(5 976)
Dégelagage, Arctique et autres services maritimes	97 873	112 368	(14 495)
Recherche et sauvetage en mer	55 427	60 469	(5 042)
Réglements	31 695	32 654	(959)
Quais publics et havres	51 894	50 931	963
Direction et administration	26 329	31 020	(4 691)

Sociétés d'état	19 148	27 577	(8 429)
Ports principaux			
Ponts	3 396	3 396	-
Canaux	3 000	-	3 000
Services de pilotage	1 216	430	786

	26 760	31 403	(4 643)
	594 064	640 892	(46 828)

Non-budgétaire

Sociétés d'état	4 881	4,909	(28)
Ports principaux			

	598 945	645 801	(46 856)
--	---------	---------	----------

Programme du Ministère
Années-personnes autorisées

	6 750	6 688	62
--	-------	-------	----

3-12 (Transport maritime)

Explication de la différence: Les années-personnes autorisées et le niveau des dépenses ont été haussés respectivement à 6 767 années-personnes et 683,6 millions de dollars dans les budgets supplémentaires et ce, principalement du fait de l'initiative économique du gouvernement visant à accélérer sinon à faire progresser certains projets spéciaux d'investissements en capitaux. Les autorisations révisées de dépenses,

1983-1984:

Les travaux de construction des navires de remplacement ont été accélérés grâce à un programme spécial d'investissements en capitaux.

La mise en place du système radio de navigation à longue portée (Loran C) de la côte est du Canada a été terminée en 1984-1985 au coût total de 15,6 millions de dollars contrairement au coût prévu de 17 millions de dollars.

Tous les autres projets d'investissements en capitaux planifiés en 1983-1984 ont également été mis en oeuvre. Toutefois, certains de ces projets n'ont pas respecté l'échéancier établi. Les retards d'adjudication de contrats de même que la conception des navires, le mauvais temps et les retards de livraison du matériel ont principalement contribué à l'écart de 34 millions de dollars du programme d'investissements.

1984-1985:

a construction des navires aux termes des grands projets d'immobilisations devrait être menée à terme à un coût moindre que prévu. Les économies ainsi réalisées serviront, en partie, à accroître les versements estimés aux sociétés d'état et au financement d'autres travaux de construction de l'activité Havres et quais publics. La différence entre les révisions et le budget de 1984-1985 s'explique comme suit:

Économies de coûts réalisées au chapitre de la construction de navires et apparaissant aux activités (54 millions de dollars) Aides à la navigation et Déglaçage

Augmentation des dépenses d'investissements en capitaux pour la construction, sous la rubrique Havres et quais publics 11 millions de dollars

réduction des dépenses de fonctionnement visant la réparation des quais partiellement compensée par des paiements accrus aux commissions portuaires, comme en témoigne l'activité Havres et quais publics (2 millions de dollars)

Versements accrus à la Société canadienne des ports attribuables à une modification des liquidités dans le cadre des projets d'investissements en capitaux .. 5 millions de dollars

Déficit prévu pour l'Administration de pilotage des Laurentides 2 millions de dollars

réduction des plans originaux de dépenses

(38 millions de dollars)

Explication de la différence - Les besoins financiers pour 1985-1986 sont de 52 millions de dollars inférieurs, soit 6 %, aux prévisions de dépenses de 1984-1985. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

Budgétaire - Programme du ministère

● dépenses en capital inférieures du fait que la construction de navires tire à sa fin (51,5 millions de dollars)

● dépenses de fonctionnement provision de 4 % en vue des augmentations salariales et des avantages sociaux des employés (19 millions de dollars)

● augmentation de la charge de travail au chapitre du dragage; remise en état des navires; services d'hélicoptères; réglementation et inspection des bâtiments mobiles de forage au large; et délimitation d'une région de la Garde côtière dans le Nord (5,9 millions de dollars)

● réduction des coûts imposée par le gouvernement relativement à la recherche et au sauvetage; aux services du trafic maritime; et à la flotte; et à l'inspection des navires (5 millions de dollars)

● réduction des paiements à Canarctic (1,6 million de dollars)

Budgétaire - Sociétés d'état

● Remise en état du canal Welland terminée (3 millions de dollars)

● Aménagement de nouvelles installations portuaires à Sept-Îles et Chicoutimi presque terminée (15 millions de dollars)

● Éleveur à grain à Halifax terminée (1,8 millions de dollars)

● Aucun crédit accordé aux administrations de pilotage (2,2 millions de dollars)

Non-budgétaire - Sociétés d'état

● Construction d'un terminal pour conteneurs à Halifax (6,8 millions de dollars)

● La construction d'un terminal de manutention de potasse en vrac à Saint-Jean sera terminée en 1985-1986 (3 millions de dollars)

Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Besoins financiers nets par activité (en millions de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986		Prévisions* 1984-1985		Différence à la page		Détails	
Programme du Ministère							
Aides à la navigation							
367 956	447 317	(79 361)	3-23				
Systèmes et services de gestion du trafic maritime							
73 740	70 073	3 667	3-28				
Déglacage, Arctique et autres services maritimes							
177 042	127 214	49 828	3-32				
62 390	59 165	3 225	3-38				
37 075	38 735	(1 660)	3-42				
71 797	79 355	(7 558)	3-46				
35 606	34 952	(1 346)	3-49				
Direction et administration							
823 606	856 811	(33 205)					
Sociétés d'état							
21 209	37 529	(16 320)	3-51				
3 855	4 387	(532)	3-55				
-	3 000	(3 000)	3-57				
-	2 248	(2 248)	3-60				
25 064	47 164	(22,100)					
846 670	903 975	(55 305)					
Union-budgétaire							
7 971	4 190	3 781	3-51				
856 641	908 165	(51 524)					
Programme du Ministère							
6 884	6 905	(21)	3-66				
Années-personnes autorisées							

* Les prévisions de 1984-1985, fondées sur les renseignements dont disposaient les gestionnaires au 31 octobre 1984, sont inférieures de 38,4 millions de dollars, soit 4 %, à celles du budget des dépenses de 1984-1985 qui s'établissaient à 946,6 millions de dollars ("Extraits de la Partie II du Budget", page 3-4). Cet écart est expliqué sous la rubrique "Rendement récent - Points saillants", page 3-11.

A. Plans pour 1985-1986

1. Points saillants

Le Programme du transport maritime a établi les objectifs suivants pour l'exercice financier 1985-1986:

- Terminer les travaux visant les modifications qu'on se propose d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada afin de donner suite aux recommandations formulées à la suite de récentes enquêtes de l'Administration maritime et de mettre à jour les documents législatifs concernant la prévention de la pollution, les indemnités versées à la suite de dégâts causés par la pollution par les hydrocarbures, la formation des marins et les services du trafic maritime.

- Maintenir l'aptitude du gouvernement fédéral à appuyer la mise en valeur des ressources de l'Arctique en participant à un programme interministériel de recherche et de développement sur le transport et les services maritimes connexes.

- Mettre en oeuvre le programme de remplacement de la flotte en mettant en service de nouveaux bateaux de la Garde côtière, notamment trois de la classe 1100, un de la classe 1050 et deux de la classe 800 (voir page 3-27).

- Mettre en oeuvre les recommandations de l'étude de 1984 concernant les enquêtes sur les accidents maritimes (voir page 3-45).

- Mettre au point et en oeuvre des pratiques améliorées d'inspection de sécurité des installations mobiles de forage au large.

- Mettre en branle un projet visant à définir les objectifs à atteindre en termes de niveaux de rendement par les services d'aide sur de courtes distances et de dégagement de la Garde côtière.

Budgetaire	\$	\$	\$
	Total des dépenses	Budget Total	Utilisation réelle des crédits
Crédit 10--Transport maritime-- Dépenses de fonctionnement	405 169 000	409 571 419	375 090 041
Crédit 15--Transport maritime-- Dépenses en capital	174 615 000	189 720 783	155 081 325
Crédit 20--Paiement à l'Administration de pilottage de l'Atlantique	430 000	430 000	.....
Crédit 25--Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitee	3 052 000	3 052 000	2 486 201
Crédit 30--Paiement à la société Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée .	3 396 000	3 396 000	3 396 000
Crédit 31a--Paiement à la Commission du port de Hamilton	2 750 000	2 750 000	1 831 267
Crédit 32a--Paiement à la Commission du port de Windsor	600 000	600 000	384 926
Crédit 33c--Paiement à la Compagnie de nav- igation Canarctic Limitee pour des dépenses relatives à des améliorations au navire "M.M. Arctic"	3 255 000	3 255 000	2 731 511
Crédit 35--Paiement à la Société canadienne des ports	27 577 000	31 824 241	19 147 593
Crédit 36a--Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Crédit 37c--Paiement à l'Administration de pilottage des Grands Lacs, Limitee	250 000	250 000	249 792
Crédit 38c--Paiement à l'Administration de pilottage des Laurentides	1 115 000	1 115 000	966 084
Statutaire--Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	26 653 000	29 665 000	29 665 000
Statutaire--Remboursements de montants portés aux recettes d'exercices précédents .....	.....	34 450	34 450
Non-Budgétaire	640 892 000	678 663 893	594 064 190
Crédit 140--Prêts à la Société canadienne des ports	4 909 000	4 909 000	4 881 253
Total du Programme	645 801 000	683 572 893	598 945 443

Programme par activité

[illegible]

Palacium de l'Excedent des dépenses sur les recettes et afin de couvrir les dépenses en capital

Numéros	Ministères et organismes	des (dollars)	crédits
---------	--------------------------	---------------	---------

Transports

Programme du transport maritime

Transport maritime – Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions, paiement des dépenses réservées faites à l'égard de marins canadiens en détresse aux termes de l'article 306 de la Loi sur la marine

l'égard des services de transport, d'armement et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements, et autorisation de dépenser les recettes de l'année

Transport maritime – Dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces ou aux municipalités à titre de contributions à l'égard des travaux de

construction exécutés par ces organismes

Paiement à la Compagnie de navigation Canarcic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la Compagnie

Paiement à la société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporated pour l'année civile 1985

affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain à

Montréal

Paiement à la Société canadienne des ports concernant:

a) le développement de nouvelles installations à Pointe Noire, au port de Sept-Îles (Québec);

b) le développement de nouvelles installations à Grande Anse, au port de Chicoutimi (Québec); et

c) la construction d'un nouveau remorqueur au port de Churchill (Manitoba)

Paiement à la Commission du port de Hamilton pour aider à payer les coûts de la construction du complexe East Port, Hamilton (Ontario)

Principaux ports – Prêts à la Société canadienne des ports, en vertu de l'article 25 de la Loi sur la Société canadienne des ports conformément aux conditions approuvées par le ministre des Finances en vertu du paragraphe 134(3) de la Loi

sur l'administration financière

Principaux ports – Prêts à la Société du port de Halifax, en vertu de l'article 27, de la partie II, annexe 1, de la Loi sur la Société canadienne des ports, conformément aux conditions approuvées par le ministre des Finances en vertu du paragraphe 134(3) de la Loi sur l'administration financière

6,781,000

1,190,000

2,000,000

21,209,000

3,855,000

1,709,000

340,388,000

447,779,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$824,911,000 pour administrer le Programme du transport maritime au cours de l'exercice financier 1985-1986. Ce montant comprend \$7,971,000 en dépenses non budgétaires qui présentent les avances versées à Canada Ports pour répondre à ses besoins de capital. Les loix actuelles prévoient des dépenses additionnelles de \$31,730,000.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)

	Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985
Transports		
Programme du transport maritime	447,779	432,570
Dépenses de fonctionnement	340,388	435,257
Dépenses en capital	1,709	3,303
Paiement à la Compagnie de navigation Canarcic Limitée	3,855	4,387
Paiement à la société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	21,209	32,219
Paiement à la Société canadienne des ports	2,000	2,130
Paiement à la Commission du port de Hamilton	31,730	27,862
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		
Crédits non requis		
Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent		3,000
Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique		386
Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides		106
Paiements à la Société des transports du Nord Limitée relativement à la mission de ravitaillement du district de Kewatin		1,200
Total du budgetaire	848,670	942,420
Prêts à la Société canadienne des ports en vue d'aider à couvrir les dépenses en capital de 1985	1,190	4,190
Prêts à la Société du port de Halifax	6,781	.....
Total du non-budgétaire	7,971	4,190
Total du Programme	856,641	946,610

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
Extraits du Volume II des comptes publics

3-4	
3-7	
	Section I
	Aperçu du Programme
3-8	A. Plans pour 1985-1986
3-9	1. Points saillants
	2. Etat financier récapitulatif par activité
3-11	B. Rendement récent
	1. Points saillants
	2. Revue du rendement financier
3-12	C. Données de base
3-15	1. Introduction
3-16	2. Mandat légal
3-16	3. Objectifs du Programme
3-16	4. Plan d'exécution du Programme
3-18	D. Perspective de planification
	1. Contexte
3-20	2. Nouvelles initiatives
3-20	3. Mise à jour des initiatives antérieures
3-22	4. Efficacité du Programme
	Section II
	Analyse par activité
3-23	A. Aides à la navigation
3-28	B. Systèmes et services de gestion du trafic maritime
3-32	C. Dégelage, Arctique et autres services maritimes
3-38	D. Recherche et sauvetage en mer
3-42	E. Réglements
3-46	F. Quais publics et havres
3-49	G. Direction et administration
3-51	H. Ports principaux
3-55	I. Ponts
3-57	J. Canaux
3-60	K. Services de pilotage
	Section III
	Renseignements supplémentaires
3-65	A. Analyse par article
3-66	1. Dépenses par article
3-68	2. Dépenses en personnel
3-73	3. Dépenses en capital
3-74	4. Paiements de transfert
3-75	B. Analyse des coûts
3-76	C. Analyse des recettes
3-77	D. Prêts
3-79	E. Flotte de la Garde côtière canadienne
3-80	F. Caisse des réclamations de la pollution maritime
3-81	G. Budget des dépenses de 1983-1984 - Comparaison financière, par activité, des plans financiers original et révisé
	H. Emplacement des bases, ports principaux et installations

On désignait le 1^{er} juillet 1984 le ministre des Transports comme étant le ministre responsable de la participation fédérale à Expo 86.

Années-personnes projetées			
- autres ministères	6 990	44 615	271
- Transports Canada	60 609		
Paiements du gouvernement	67 599	44 886	
dépenses de fonctionnement	10 941	5 832	
dépenses en capital	68 987	56 220	
Recettes	(12 329)	(17 166)	
Budget		Prévisions	
1985-1986		1984-1985	

Tableau 25: La Corporation Place du Havre Canada
Résumé des dépenses (en milliers de \$)

- acquérir, aménager, administrer et aliéner des terres, et gérer des biens immobiliers pour le compte du gouvernement du Canada à Vancouver (Colombie-Britannique);
- planifier et construire des installations au Quai B-C, y compris un terminus pour navires de croisière et un pavillon d'accueil canadien pour Expo '86;
- planifier, construire et gérer d'autres installations sur les lieux, selon les besoins; et
- organiser, gérer et assurer la participation du Canada à titre de pays d'accueil pour Expo '86 au Quai B-C.

Patrimoine à la Corporation Place du Havre Canada
a Corporation Place du Havre Canada: a été constituée le 18 juin 1982
ux fins suivantes:

C. Fonds renouvelable des magasins - Renseignements complémentaires

On y montre les dépenses et les recettes effectives jusqu'au 31 mars 1984-1985 et les dépenses et les recettes prévues à partir de l'exercice financier 1984-1985 et 1985-1986.

Tableau 24: Etat des modifications apportées aux sommes employée pour le fonds renouvelable des magasins (en milliers de dollars)

Exercice financier	Solde d'ouverture	Dépenses	Recettes	Solde de clôture
1982-1983	32 000	14 200	13 500	32 700
1983-1984	32 700	15 000	14 700	33 000
1984-1985	33 000	24 800	20 000	37 800
1985-1986	37 800	25 700	22 100	41 400

Le coût net du Programme de l'administration centrale par activité globale seulement les dépenses que l'on prévoit imputer sur les crédits octés ou statutaires du Ministère, à l'exclusion du Fonds renouvelable des magasins et des paiements à la Société Canada Harbour Place. En rétablissant les coûts réels de fonctionnement du Programme de l'administration centrale, on doit tenir compte de certains autres postes de dépense et des recettes.

Tableau 23: Coût net du Programme par activité pour 1985-1986 (en milliers de dollars)

Dépenses de 1985-1986	Plus autres coûts	Coût total	Moins recettes	Total	
				coûts des	nets
				1984-1985	1985-1986
direction et coordination	-	17 089	-	17 089	12 758
recherche et planification	-	22 800	-	22 800	24 836
développement	-	22 800	-	22 800	58 210
administration et services communs	9 719	61 301	3 090	58 211	41 044
formation en transports	-	40 498	2 737	37 761	136 848
	9 719	141 688	5 827	135 861	131 969

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir le coût total net comprennent: le coût des locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics (8,3 millions de dollars), le coût des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères (1,4 millions de dollars) ainsi que toutes les recettes produites par le Programme.

4. Paiements de transfert

Tableau 22: Paiements de transfert (en milliers de dollars)

Projet	Budget des dépenses			
	Prévu	1984-1985	Réel	
		1983-1984		
Subventions				
Subventions à des universités, à d'autres organismes, à des étudiants d'universités et à d'autres particuliers à des fins de recherche sur les transports	1 304	1 304	692	
Comité de la semaine nationale des transports	20	20	20	
Total des subventions	1 324	1 324	712	
Contributions				
Contributions à des provinces et organismes aux conditions prescrites par le gouverneur en conseil pour des initiatives de promotion du transport prises en vertu d'ententes connexes aux ententes sur le développement économique et régional	1 200	266	-	
Contributions à l'appui d'études sur les transports menées dans des universités et d'autres établissements	751	758	414	
Contributions à des gouvernements provinciaux et administrations municipales aux fins de recherches dans le domaine des transports et de présentations	21	20	-	
Total des contributions	1 972	1 044	414	
Total	3 296	2 368	1 126	

Tableau 21: Grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Coût estimatif total définitif	Dépenses totales	Prévisions prévues	jusqu'au 31 mars 1985	Budget des	Besoins des	années futures	Revenus par activité
FORMATION EN TRANSPORTS	6 860	6 860	2 194	362	4 304		
Équipement électronique pour la formation maritime							
Collège de la Garde côtière canadienne							
Hangar à bateaux							
Atelier d'usinage, Sydney (N.-É.)	9 894	9 894	3 138	4 069	2 687		
Agrandissement du Collège, Sydney (N.-É.)	18 300	17 185	6 191	5 675	5 319		

Tableau 20: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement	Années-personnes autorisées	Echelle de traitement		Provision pour le traitement
		actuelle	moyen	
	85-86	84-85	83-84	1985-1986
Station	74	66	58	66 109
Identifique et professionnelle	2	3	-	36 392
thimie				
conomique, sociologie et				
statistique	30	38	40	50 159
nsignement	34	30	30	43 070
énie et arpentage	31	35	39	55 008
ibliothécomie	9	9	10	36 758
ychologie	1	1	-	
Administration et service				
xtérieur	308	285	277	38 715
Services administratifs				
Gestion des systèmes d'ordinateurs	99	101	76	38 246
Gestion des finances	53	54	55	41 111
Services d'information	47	48	47	41 124
Organisation et méthodes	31	30	31	44 159
Gestion du personnel	89	94	99	41 431
Administration des programmes	49	47	36	42 844
Achat et approvisionnement	31	29	30	37 897
Autres	-	-	4	-
Technique	44	46	55	53 310
Contrôle de la circulation aérienne	17	18	18	28 062
Dessin et illustrations	3	3	-	24 533
Soutien de l'enseignement				
Soutien technologique et	8	13	6	31 478
scientifique				
Electronique	74	75	77	41 409
Techniciens divers	14	12	13	33 741
Radioélégraphie	17	16	23	33 718
Officiers de navires	33	37	33	44 481
Soutien des sciences sociales	18	23	18	30 890
Inspection technique	-	-	10	-
Autres	-	-	3	-

Direction et coordination	208	221	198
Planification, recherche et développement	108	122	132
Administration et services communs	1 038	1 050	1 023
Formation en transports	413	428	424
	1 767	1 821	1 777
Budget des dépenses 1985-1986			
	Prévu	1984-1985	Réel
		1983-1984	

Tableau 19: Besoins en années-personnes par activité

2. Dépenses en personnel

Nota: Les coûts d'exploitation excluent les paiements aux corporations de la Couronne et les dépenses du Fonds renouvelable des magasins.

Dépenses réelles en 1983-1984	66 125	41 378	107 503	-
Prévisions de 1984-1985	72 012	56 210	128 222	19,3
Budget des dépenses 1985-1986	73 210	43 489	116 699	(9,0)
Dépenses	en personnel	Autres coûts	dépenses de fonctionnement	Différence en %

Tableau 18: Frais de fonctionnement en dollars courants pour les exercices 1983-1984 à 1985-1986 (en milliers de dollars)

Pour l'exercice financier de 1985-1986, il est prévu que les dépenses brutes de fonctionnement (à l'exclusion du Fonds renouvelable des magasins et des paiements aux Sociétés de la Couronne) se chiffreront à environ 9,0 % de moins que les prévisions de 1984-1985. Ces dépenses représentent 90,3 % du total des prévisions du Programme de l'administration centrale.

Palments de transfert	5 296	2 368	1 126
Dépenses totales	218 278	212 766	157 998
Recettes	(27 927)	(25 902)	(20 310)
	190 351	186 864	137 688

Analyse par article
Dépenses par article

s dépenses du Programme de l'administration centrale sont exposées par article au tableau 17. Ces chiffres comprennent les dépenses nettes et nettes à même le Fonds renouvelable des magasins et les paiements à la Cité Canada Harbour Place.

Tableau 17: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984		
64 225	63 727	57 809	raltements et salaires	personnel
8 985	8 285	8 316	ontributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	
5 440	6 930	4 874	ransports et communications	
1 969	4 305	791	nformation	
28 540	34 677	26 951	utres services professionnels et spéciaux	
796	2 447	1 832	location	
1 298	2 090	1 447	achat de services de réparation et d'entretien	
31 089	28 393	20 366	services publics, fournitures et approvisionnements	
60 609	44 615	20 935	paiements aux sociétés de la Couronne	
57	68	54	utres autres dépenses	
203 008	195 537	143 375	total des dépenses de fonctionnement	
9 744	8 560	3 112	Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	
2 250	6 301	10 385	Construction et acquisition de machines et de matériel	
11 974	14 861	13 497	total des dépenses en capital	

Le projet d'agrandissement du Collège de la GC, d'une valeur de 17,2 millions de dollars, a pour but de produire 110 officiers de navires diplômés par an dès 1989 environ. Il englobe la construction d'un nouveau bloc résidentiel contenant 238 chambres privées, la modification de la structure du bloc d'enseignement pour y ajouter des locaux administratifs et l'achat de nouveaux meubles.

Les projets de construction d'un atelier d'usinage et d'un hangar à bateaux au Collège de la Garde côtière entre 1983 et 1986 ont ensemble un coût estimatif total de 9,9 millions de dollars.

Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officier Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney (Nouvelle-Écosse). Les cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines suivantes: la navigation et la mécanique maritime. Après trois ans de formation, incluant le service naval, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers mécaniciens de mécanique de la flotte. Le Collège a offert 34 200 étudiants-jours de formation en 1983-1984. Il en offrira environ 35 000 en 1984-1985 et 36 000 en 1985-1986.

La majeure partie des ressources de cette activité sont consacrées aux traitements et salaires (tableau 15). Les dépenses en capital sont engagées pour l'achat d'équipement de formation et la construction d'installations au Collège de la Garde côtière canadienne.

En raison de l'introduction d'un nouveau programme à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, la clientèle de l'IFTC vrait se stabiliser entre 6 200 et 6 600 personnes par an au cours des cinq prochaines années. En outre, la durée du nouveau programme de formation des contrôleurs débutants de la circulation aérienne est passée de trois mois et demi à neuf mois, et il comportera davantage d'activités de simulation et d'évaluation. Le nombre d'étudiants-jours de formation était de 18 300 en 1983-1984. On prévoit qu'il sera environ 19 700 en 1984-1985 et qu'il restera dans la fourchette des 20 000 à 20 000 en 1985-1986.

Dans le secteur de la formation en télécommunications et en électronique, le centre de l'IFTC est utilisé à pleine capacité. Les commandes de formation vont croissant en raison de la mise au point de nouveaux systèmes et en raison du besoin de jours de formation supplémentaires. Au cours de 1982-1983, environ 35 % de la demande des étudiants n'a pu être satisfaite. Cet écart est tombé à 20 à 25 % en 1983-1984. Bien que des améliorations internes aient été apportées afin d'offrir des cours et des jours de formation supplémentaires sans accroître les ressources utilisées, l'on s'attend à ce qu'environ 35 % de la demande de la clientèle ne puisse être satisfaite au cours des années 1984-1985 et 1985-1986.

En ce qui concerne la formation des superviseurs et des gestionnaires, l'objectif est de former 700 superviseurs et 350 cadres intermédiaires annuellement.

En 1983-1984, le personnel du Collège de la Garde côtière a mis au point des cours pour quelque 120 élèves, de façon à répondre à la demande annuelle de 55 officiers qualifiés. L'objectif visé est de répondre à au moins 50 % de la demande. Le programme se poursuivra donc en 1985-1986 et durant les années ultérieures.

L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC), à Cornwall, en Ontario, offre toute une gamme de cours de formation de base et de technologie avancée de durées diverses à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens et ingénieurs en électronique, spécialistes de l'information de vol. Il offre également des cours en technique de formation pour le personnel enseignant et en gestion des transports pour les cadres supérieurs et moyens. Les cours offerts pour le Ministère et les autres organismes gouvernementaux, de même que les conférences qui se tiennent à Cornwall, sont, pour ainsi dire, les principales activités de l'Institut. L'IFTC a offert 114 000 étudiants jours de formation en 1983-1984. Il compte en offrir 125 000 en 1984-1985 et 145 000 en 1985-1986.

Description et justification des ressources

Directeur général - Formation et coordination		345	3	165	3	180	-
Formation - contrôle		1 317	26	1 013	20	504	6
Priorités et systèmes de formation		272	7	399	6	(127)	1
Institut de formation de Transports Canada - Cornwall (Ontario)		18 816	294	21 869	301	(3 053)	(7)
Collège de la Garde côtière canadienne - Sydney (N.-É.)		9 123	94	11 771	101	(2 648)	(7)
Recettes		(2 308)	-	(2 738)	-	430	-
		29 873	424	35 217	431	(5 344)	(7)
		27 565	424	32 479	431	(4 914)	(7)

Tableau 16: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

Rendement financier de 1983-1984: Les dépenses réelles de l'année 1993-1984 diffèrent du plan de dépenses de cette dernière en raison de retards dans le programme d'immobilisations, et notamment dans le contrat de construction d'un hangar à bateaux et d'un atelier d'usinage (1,5 millions de dollars), de la remise à plus tard du projet de stimulateur de vol (1,2 millions de dollars) et d'un niveau d'inscription à l'Institut de formation qui a été inférieur aux prévisions et qui a réduit le coût des services offerts sur le terrain de l'Institut (1,3 millions de dollars).

Les recettes réalisées au titre de cette activité proviennent du couvrent des frais pour les cours de perfectionnement des cadres offerts par le Centre de formation en gestion, des frais d'hébergement de repas des participants aux cours de l'Institut de formation de transports Canada et de la location des installations de la Fonction publique au Collège de la Garde côtière. L'Institut de formation de transports Canada offre des cours de formation aux autres ministères du gouvernement fédéral en recouvrant en partie les frais d'hébergement.

Tableau 15: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget				Prévu				Réel			
des dépenses				1984-1985				1983-1984			
\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
17 611	47	17 252	48	16 677	60	5 310	14	4 326	16	5 816	15
5 816	15	5 400	15	4 922	18	11 761	31	3 948	14	10 059	28
(2 737)	(7)	(2 737)	(7)	(2 308)	(8)	(2 737)	(7)	(2 308)	(8)	(2 737)	(7)
37 761	100	35 809	100	27 565	100						

personnel
services professionnels
et spéciaux
autres
capital
cettes

D. Formation en transports

Objectifs

Assurer la formation d'une main-d'oeuvre professionnelle, technique et de gestion compétente pour répondre aux besoins opérationnels du système national de transport.

Les objectifs particuliers sont:

- assurer la formation d'un nombre suffisant de contrôleurs débutants de la circulation aérienne pour pouvoir en accrédi-
tation environ 70 par an;
- dans le domaine des télécommunications et de l'électronique, assurer la formation nécessaire liée à l'acquisition d'équipement nouveau et de nouvelles techniques et à la demande de cours dans les deux langues officielles;
- d'ici à 1989, porter à 110 par an le nombre d'officiers de navires qui complètent leur formation.

État récapitulatif des ressources

Environ 29,9 % du total des dépenses brutes et 23,4 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme sont affectées à l'activité de formation en transports.

Tableau 14: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986				Prévu 1984-1985				Réal 1983-1984			

te activité comprend la gestion des documents, l'acheminement du matériel, les locaux, la publication, les services de bibliothèque, le traitement électronique des données, la conception des systèmes, la justification, l'amélioration de la gestion, la gestion du matériel et marchés, les finances, les services juridiques, le personnel, de que l'évaluation des programmes et la vérification interne.

Transports Canada possède approximativement 1 milliard de dollars de biens matériels d'usage courant, à l'exclusion des biens immobiliers, l'on se fonde sur le prix d'achat initial. La nécessité de tenir des stocks de pièces de rechange pour cet équipement et de répondre aux besoins en matériel a entraîné la création du Fonds renouvelable magasins de Transports Canada (voir tableau 24, page 2-44).

En 1983-1984, le niveau d'autorisation pour ce fonds renouvelable a été porté à 43,7 millions de dollars afin de permettre le financement de niveaux plus élevés d'inventaires requis pour soutenir les programmes fonctionnellement ministériels. Le prélevement prévu pour 1985-1986 est de 3,6 millions de dollars, ce qui permettra de ne pas dépasser le niveau maximum de fonds autorisés. Le coût réel des achats, à l'exclusion des frais généraux, est récupéré auprès des utilisateurs.

En 1984-1985, la mise au point du Système de gestion des stocks (SGS) sera complétée et, pour la première fois, il sera possible de réper les stocks de tout le Ministère. Fondé sur quelque 200 000 articles individuels d'une valeur estimative de 60 à 70 millions de dollars, le SGS permettra de réaliser des économies de l'ordre de 6,6 millions de dollars sur les pièces de rechange critiques et sur celles qui doivent être gardées durant toute la durée de vie de l'équipement ont elles font partie ou en cas de besoin, et de quelque 2,1 millions de dollars par année sur l'élément actif des stocks, et ce, à compter de 1986-1987. Bien qu'il soit possible que ces systèmes n'entraînent pas une baisse des ressources actuelles, ils contribueront certes à ralentir leurs hausses à venir.

L'initiative visant à améliorer la gestion des ressources par le fait de l'automatisation est en voie de réalisation. On complètera en 1984-1985 l'installation du Réseau national de traitement des données écentralisé. Certaines applications touchant les secteurs finance, personnel, matériel seront bientôt complétées et l'on procédera au cours de 1985-1986 à leur mise en oeuvre au sein du réseau. On planifie aussi de nouvelles initiatives d'automatisation dans les Administrations. Il y a suffisamment de mentionner le Système de gestion de l'entretien des aéroports, le système d'information de gestion des aéroports, la Banque de données sur les aéronefs civils et celle enfin sur les Marchandises étrangères.

|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Tableau 13: Rendement financier de 1983-1984

Rendement financier de 1983-1984: Les résultats de l'année financière 1983-1984 diffèrent du plan de dépenses de cette dernière par suite de (1,6 millions de dollars), du retard dans la réalisation du programme d'investissements visant à améliorer les installations centrales de traitement électronique des données (TED) (1,3 millions de dollars), et d'une réduction des prélèvements pour le Fonds renouvelable des magasins (2,9 millions de dollars).

Budget des dépenses	1983-1984	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
\$	\$	\$	\$
40 399	35 759	66	
78	38 987	64	
6 104	7 473	12	
9	9 872	16	
101	4 630	8	
20	20	-	
(3 090)	(3 165)	(5)	
5 600	2 700	5	
7	2 700	5	
52 092	60 517	100	
100	54 593	100	

Tableau 12: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

stat récapitulatif des ressources

cette activité représente environ 40,7 % du total des dépenses brutes de 1985-1986 et 58,7 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme.

Tableau 11: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P

68	4 266	68	3 819	69
3 956	68	4 266	68	3 819
68	4 266	68	3 819	69
1 051	34	1 005	34	937
6 022	124	5 784	129	5 054
8 435	207	8 333	209	8 208
214				
3 244	75	4 474	81	4 325
77				
7 006	148	16 616	153	18 048
56				
3 880	56	3 635	56	3 098
250				
11 828	254	11 285	255	10 630
6 160	72	5 584	65	3 539
66				
3 600		2 700	-	231
-				

55 182	1 038	63 682	1 050	57 889	1 023
(3 090)	(3 165)			(3 296)	-
52 092	1 038	60 517	1 050	54 593	1 023

Les niveaux de dépenses indiqués pour 1985-1986 et 1984-1985 reflètent les dépenses nettes, une fois déduites respectivement les économies de 4,7 millions \$ et 2,2 millions \$, qu'on prévoit réaliser à l'échelle du Ministère grâce à la mise en place du réseau informatique.

2 Comprend des déboursés de 25,7 millions de dollars et des recettes de 22,1 millions de dollars. Voir page 2-44, section III pour plus de détails.

Les recettes proviennent de la prestation des services de traitement électronique des données assurée par la direction des Communications et de l'informatique. Cette direction assure aux programmes d'exploitation un service de traitement des données dont le coût est partiellement récupérable.

C. Administration et services communs

Objectifs

Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Pour atteindre ces objectifs, nous devons, en 1985-1986:

- poursuivre la mise au point des systèmes financiers intégrés;
- terminer la mise au point du système de gestion du matériel (SGMTC) et la mise en oeuvre de la phase I de ce système à un coût de 0,9 million de dollars, plus des frais d'entretien annuels de 0,6 million, ainsi qu'achever la mise au point et la mise en oeuvre du système de gestion du parc automobile (SIGPA) au coût de 25 000 \$ pour la mise au point et de 78 000 \$ par an pour l'entretien;

- poursuivre la mise en oeuvre du système d'information sur la gestion du personnel et du système automatisé de paye et de congés;

- exploiter et entretenir le Réseau informatisé décentralisé (RI) à l'appui des besoins en matière d'automatisation à un coût périodique de 8,1 millions de dollars;

- mettre en oeuvre les plans annuels approuvés d'évaluation des programmes et de vérification interne de façon à améliorer le contrôle de gestion des activités des programmes et à assurer une utilisation plus efficace des ressources du Ministère;

- fournir au Conseil d'examen des programmes de Transports Canada l'aide requise en examinant les propositions de politiques et de programmes mettant en cause des ressources.

Les activités de recherche et de développement en matière d'énergie ont bien intégrées à celles des autres ministères par l'entremise du comité interministériel. Ces travaux continuent de fournir un apport technique essentiel à l'élaboration des politiques, de la réglementation et des programmes en vue d'accroître le rendement énergétique de tous les modes de transport, de faire adopter de nouveaux combustibles de échange dans les transports et de permettre le transport sûr, efficace et en temps utile des ressources off-shore. Comme en 1984-1985, on insistera davantage sur :

- les normes d'économie de carburant des automobiles;
- l'introduction du propane, du gaz naturel comprimé et de l'alcool pour les moteurs d'automobiles;
- la mise au point rapide d'un système de navigation pour la côte est et l'Arctique;
- la commercialisation des résultats de la recherche et du développement.

Des dépenses totales au titre de l'énergie, 92 % sont consacrées aux projets de recherche et de développement et 8 % aux dépenses liées au personnel de gestion des projets.

Les dépenses au titre des services professionnels et spéciaux (tableau 9) sont consacrées aux contrats de recherche et de développement.

La Planification du Ministère a pour principale mission :

- de planifier et d'organiser des réunions de planification des cadres supérieurs pour déterminer les questions de stratégie ;
- de confier ces questions à des unités d'étude au sein du Ministère ;
- d'offrir des réponses à ces questions en présentant de nouvelles solutions ou en redéfinissant les directions ;
- de superviser et d'examiner l'avancement de la mise en oeuvre des stratégies choisies et approuvées par la direction.

Les Études des politiques ont pour principale mission :

- d'entreprendre toute une gamme d'analyses des politiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandses, la demande future dans ce domaine, le rendement coût et revenu, les besoins en capital et l'utilisation et l'efficacité de l'énergie ;
- d'examiner, de formuler et de recommander des objectifs, principes et politiques à long terme en matière de transport ;
- de formuler et de recommander les politiques sur les ressources, les priorités d'affectation de celles-ci, la réglementation, l'établissement et le recouvrement des coûts ;
- de contribuer à assurer une formation et une recherche universitaires adéquates dans le domaine du transport, en accordant des octrois aux départements de recherche des universités et des centres régionaux de transport et des bourses aux étudiants ;
- de déterminer et d'évaluer les tendances générales et les problèmes du transport multimodal ;
- d'entreprendre des analyses sur les grands éléments des systèmes de transport nationaux et régionaux.

La sous-activité de la recherche dans le secteur du transport comprend le travail mené par la direction générale de la Recherche et du Développement.

Les services de recherche et de développement ont pour principale mission :

- de surveiller l'élaboration des politiques touchant la technologie du transport du Canada et d'y prendre part ;
- de veiller à la programmation, à la mise en oeuvre, au contrôle et à l'évaluation des activités de recherche et de développement en matière de transport.
- de formuler et de recommander les stratégies et plans nécessaires pour permettre à l'ensemble du système de transport de s'adapter aux changements prévus dans le secteur de l'énergie.

rendement financier de 1983-1984: En comparant les résultats de l'année financière 1983-1984 avec le plan, il est permis de constater que les carts sont minimes en dépit des retards dans la mise en oeuvre de projets de recherche et développement.

Tableau 10: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

	Budget	Réel			
	1983-1984	1983-1984			
Difference	\$	A-P	\$	A-P	\$
Planification stratégique	4 635	50	3 966	74	669 (24)
Recherche dans le secteur du transport	19 119	82	21 745	58	(2 626) 24
	23 754	132	25 711	132	(1 957) -

Description et justification des ressources

La sous-activité de la planification stratégique comprend les activités des Etudes et Prévisions économiques relatives au domaine du transport, de la planification d'ensemble et des Etudes de façon à assurer la compatibilité se font dans une perspective globale de façon à assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des politiques et des plans ministériels, la participation appropriée à l'établissement des priorités et objectifs du gouvernement et une réponse appropriée à ces derniers.

Les Etudes et Prévisions économiques ont pour principale mission:

- d'entreprendre des analyses économiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandises, la demande future, les coûts et recettes, les besoins en capital et l'utilisation et l'efficacité de l'énergie;
- d'établir des prévisions économiques relatives au domaine du transport, afin de participer à l'établissement de modèles politiques;
- d'établir des modèles de prévision et de simulation sur le transport multimodal des passagers et des marchandises pour l'analyse et la formulation de politiques;
- d'élaborer des modèles de la demande d'énergie dans le transport et recueillir des données pertinentes pour l'analyse et la formulation de politiques.

Etat récapitulatif des ressources

Environ 16,8 % du total des dépenses brutes de 1985-1986 et 6,1 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme sont consacrés à cette activité.

Tableau 8 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984			
			\$	A-P	\$
Planification stratégique	5 135	37	5 426	47	4 635
Recherche dans le secteur du					
transport	17 665	71	20 530	75	19 119
	22 800	108	25 956	122	23 754
					132

Environ 37 % des fonds affectés à la recherche et au développement dans le secteur du transport sont consacrés à l'énergie.

Tableau 9 : Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984			
			\$	%	\$
Fonctionnement	5 537	24	5 988	23	5 938
Personnel					25
Services professionnels					
et spéciaux	14 328	63	17 015	66	15 564
Autres	778	4	814	3	895
Capital	81	-	57	-	251
Subventions et contributions	2 076	9	2 082	8	1 106
	22 800	100	25 956	100	23 754
					100

Travailler et promouvoir des politiques, des plans de systèmes et des stratégies pour assurer le développement efficace, sécuritaire et graduel, du point de vue technologique, du réseau de transport multimodal au Canada, afin qu'il contribue à l'atteinte des objectifs nationaux et réponde aux exigences législatives et de politiques comme celles qui sont énoncées dans la Loi nationale sur les transports.

L'année 1985-1986 verra la continuation par le Ministère des grands projets suivants dans le cadre de cette activité:

- domaine maritime: études et essais en laboratoire et sur le terrain de nouvelles technologies liées au Programme du transport maritime, pour la mise au point de meilleurs systèmes de gestion du trafic maritime, y compris de détection des glaces, ainsi que pour la conception des brise-glace requis pour la côte est et l'Arctique, au coût de 2,1 millions de dollars;
- chemins de fer: extension du programme de recherche et de développement en matière de transport ferroviaire de marchandises à des techniques prometteuses, pour améliorer la productivité du réseau de chemins de fer canadien, au coût de 3,3 millions de dollars;
- énergie: dans le cadre du programme de recherche et de développement en matière d'énergie décrit dans les présentations d'Énergie, Mines et Ressources, études et essais destinés à améliorer le rendement énergétique et favoriser la commercialisation des combustibles de rechange pour les transports, au coût de 6,0 millions de dollars.
- planification interne: la mise en œuvre d'un processus de planification stratégique plus efficace. Ce nouveau processus tiendra compte des objectifs et priorités du gouvernement et du Ministère.

- assure l'application de la loi sur le transport des marchandises dangereuses;
 - assume les responsabilités relatives au transport des marchandises dangereuses, y compris l'élaboration et l'évaluation des règlements et normes, les cours et examens à l'intention des inspecteurs, la réalisation des inspections et la fourniture de programmes appuyant les interventions en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses;
 - offre des services de soutien au cabinet du Ministre (liaison avec le Parlement, courrier).
- Les dépenses de services professionnels et spéciaux (voir le tableau 6) sont divisées en parties presque égales entre les services de sécurité et le transport des marchandises dangereuses. Les ressources relatives à ce dernier comprennent la mise au point d'un système d'information de gestion, de normes, de meilleures données concernant les réactions aux situations d'urgence ainsi que de programmes de formation et d'inspection.

Groupe de la coordination : Ce groupe s'occupe de toute question qui est pas liée à un mode particulier de transport. De plus, il fournit des conseils et exerce l'autorité fonctionnelle dans les affaires du ministère qui relèvent des domaines suivants :

- donne avis et conseils sur les questions immédiates touchant les politiques ou intéressant les sociétés de la Couronne relevant du ministre des Transports;
- assure la coordination d'un programme ministériel visant à améliorer les services de transport offerts aux personnes âgées et handicapées;
- conseille le Ministre sur les appels interjetés contre les décisions de la Commission canadienne des transports;
- conseille le Ministre sur les questions internationales, provinciales et industrielles qui sont de nature à toucher Transports Canada et ses politiques;
- conseille le Cabinet sur les pétitions adressées au gouverneur en conseil;
- assure la coordination des relations extérieures de Transports Canada avec d'autres gouvernements, d'autres paliers de gouvernement, d'autres organismes, les organisations internationales et le secteur privé (transporteurs et expéditeurs) de même que l'administration des ententes fédérales-provinciales complètes tant les ententes de développement économique et régional;
- assure la coordination des questions touchant la protection de la vie privée, l'accès à l'information, les droits de la personne, le transport des personnes handicapées et le gazoduc de l'Alaska et donne des conseils à cet égard;
- établit des plans d'urgence et exploite le centre des situations d'urgence de Transports Canada;
- assure les contacts avec les coordonnateurs du développement économique du gouvernement fédéral;

Tableau 6 : Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
Fonctionnement	9 663	9 785	7 752
Personnel	57	49	72
Services professionnels	2 798	4 789	1 637
et spéciaux	16	24	15
Autres	3 397	5 012	1 337
Capital	31	115	1
Subventions et contributions	1 200	266	1
	17 089	19 967	10 841
	100	100	100

rendement financier de 1983-1984: En comparant les résultats de l'année financière 1983-1984 avec le plan, il est permis de constater que les écarts sont minimes, mais que le retard dans l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, est dû à l'absence du règlement d'application (2,4 millions de dollars).

Tableau 7: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

	Budget principal 1983-1984	Réel 1983-1984	A-P	\$	A-P	\$	Différence
Cabinet du Ministre et bureau du Sous-ministre	2 998	51	1 690	39	1 308	12	
Bureau du Sous-ministre	1 305	19	1 243	15	62	4	
associés	6 538	128	8 227	113	(1 689)	15	
Groupe de la coordination	10 841	198	11 160	167	(319)	31	

Description et justification des ressources

Cette activité prévoit le financement du cabinet des Ministres et des bureaux du Sous-ministre et du Sous-ministre associé, de même que les fonctions de sécurité du Ministère et du Secrétariat d'Expo 86.

assurer la réalisation adéquate des objectifs du Ministère, coordonner les politiques et améliorer tous les aspects de la sécurité dans les domaines de la manutention, de la demande de transport et du transport des marchandises dangereuses.

Les principales initiatives pour 1985-1986 sont liées à l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, à savoir:

- l'instauration d'un programme d'application de la Loi relatif à la fabrication et l'expédition de marchandises dangereuses et à la fabrication de conteneurs pour marchandises dangereuses;
- la formation d'inspecteurs;
- la tenue de sessions d'information et de sensibilisation pour le secteur privé et les provinces;
- la mise en place d'un système d'information pour la gestion des données afin d'assurer une orientation et une évaluation effectives du programme.

État récapitulatif des ressources

Environ 12,6% du total des dépenses brutes et 11,8% du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme sont consacrés à cette activité.

Tableau 5: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1985-1986		Prévu 1984-1985		Réel 1983-1984	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Cabinet des Ministres et bureau du Sous-ministre	2 322	39	3 419	52	2 998	51
Bureau du Sous-ministre associé	2 704	27	2 721	31	1 305	19
Groupe de la coordination	12 063	142	13 827	138	6 538	128
	17 089	208	19 967	221	10 841	198

système national de commercialisation intégrée (NIMS) et le système d'immatriculation des aéronefs civils (CARs). D'autres, tel le système de gestion de l'entretien aéroporuaire (AMMS), sont actuellement à l'essai dans des régions. Le coût des immobilisations afférentes à cette initiative s'élève à 12,8 millions de dollars, somme qui sera toute dépensée d'ici à la fin de 1984-1985.

Activité de formation: La demande à court terme d'une formation en services de la circulation aérienne a baissé en raison d'un changement des besoins de l'exploitation, ce qui a limité à 18 300 le nombre d'étudiants-jours de formation offerts en 1983-1984. Ce nombre a satisfait la demande de la clientèle, qui se stabilisera selon les prévisions à environ 20 000 étudiants-jours de formation par an. On a aussi enregistré une baisse du nombre d'étudiants-jours dans le domaine de la formation de spécialistes de l'information de vol, bien qu'on ait satisfait la demande dans ce secteur.

Mise à jour des initiatives antérieures

Transport des marchandises dangereuses : La promulgation du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses n'a pas eu lieu en 83-1984 selon les prévisions initiales. Le programme d'inspection prévu et la formation d'un nombre accru d'inspecteurs n'ont donc pas été réalisés en 1983-1984 et en 1984-1985.

Le Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses présente une tentative d'élaborer un ensemble harmonieux de prescriptions applicable à tous les modes de transport, lequel remplacera les prescriptions actuelles qui ne s'appliquent qu'à un mode de transport. Une fois promulguées certaines sections du Règlement, en 84-1985, on commencera le programme de vérification de conformité en appuyant sur des bureaux établis dans certaines villes. Une telle campagne de sensibilisation de l'industrie précèdera le programme d'application de la Loi.

Cet élargissement de programme comporte des avantages à long terme : d'abord, une information valable se dégage de la détermination des problèmes possibles cernés par les inspecteurs ; et, finalement, le programme d'application de la Loi rassurera le public ; et, finalement, on s'attend à ce qu'il y ait, moins d'accidents liés au transport des marchandises dangereuses et à ce que les conséquences des accidents qui se produiront soient graves.

Matériel électronique des données : L'établissement du Réseau informatique décentralisé est en bonne voie d'être terminé ; toutes les installations de traitement électronique des données seront opérationnelles d'ici à la fin de l'exercice financier 1984-1985. L'élaboration et la mise en oeuvre des applications concernant le personnel, les finances et le matériel sont avancées dans chaque cas. Les applications seront opérationnelles à l'échelle du réseau au cours de l'année financière. La partie du Système d'information de gestion du personnel qui porte sur la rémunération de base est mise en oeuvre actuellement dans cinq régions. Bien qu'elle ne soit qu'une partie de ce système, elle en est l'assise et la partie la plus complexe. L'achèvement de la refonte de ce système d'information est prévue pour 86. Le système de gestion du matériel fonctionne à titre d'essai dans la région de l'Atlantique de l'Administration du transport aérien et sera mis en oeuvre dans d'autres régions à partir de 1985-1986. Des systèmes financiers automatisés sont aussi exploités dans plusieurs régions et mis en oeuvre progressivement dans les autres. Des systèmes autres que les systèmes relatifs au personnel, aux finances et au matériel ont aussi beaucoup progressé sur la voie du traitement en direct. Ils sont nombreux à être en service, tels le Système d'information sur les programmes d'immobilisations (SIPROG-I), le

D. Perspective de planification

1. Contexte

Pour le secteur du transport, on s'attend à ce que 1985-1986 apporte:

- une croissance continue de la demande de services de transport de marchandises par les industries de produits chimiques et de transformation des ressources naturelles;
- un ralentissement de l'escalade des prix de l'énergie, et donc une augmentation moins grande que prévue du coût de tous les modes de transport.

L'efficacité des transports joue un rôle important dans la réalisation du programme actuel de développement économique. Il faudra prendre certaines initiatives pour assurer la productivité du système. La sécurité dans les transports, particulièrement en ce qui a trait aux marchandises dangereuses, demeure une question importante dans l'optique publique. Le maintien des restrictions gouvernementales oblige le Ministère à accroître son efficacité et sa productivité.

2. Initiatives

Les initiatives entreprises en 1983-1984 et 1984-1985 se poursuivront en 1985-1986. La section qui suit, "Mise à jour des initiatives antérieures", apporte plus de détails à ce sujet.

Notes: 1 Comprend les dépenses des cabinets des Ministres, des bureaux du Sous-ministre et, du Sous-ministre associé, des Affaires publiques, de la Revue et du Secrétariat d'EXPO 86.

Années-personnes	250	667	610	240	1,767
Total	34,863	49,589	29,097	16,193	129,742
Formation en transports	-	37,761	-	-	37,761
Administration et services communs	-	11,828	29,097	11,167	52,092
Planification, recherche et développement	22,800	-	-	-	22,800
Direction et coordination	12,063	-	-	5,026	17,089
Total de l'activité					

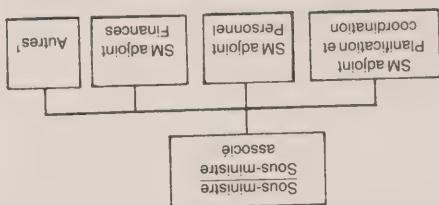


Tableau 4: Ressources par organisation et par activité (Budget des dépenses de 1985-1986 en milliers de dollars)

Organisation: Le Programme se divise en trois principaux secteurs de responsabilité: Planification et Coordination, Personnel et Finances. Aucun de ces secteurs relève d'un sous-ministre adjoint. Le tableau 4 présente pour le Programme les ressources par organisation et par activité.

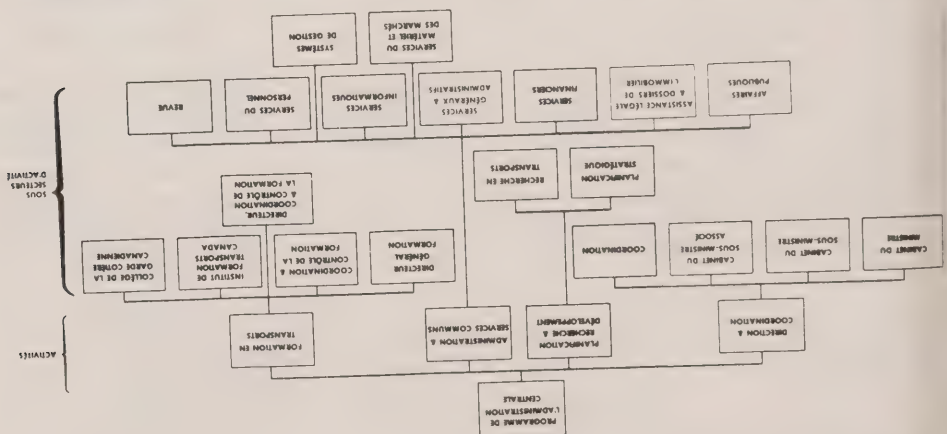


Tableau 3: Structure des activités

Structure des activités: Le Programme de l'administration centrale consiste en quatre activités et 20 sous-activités, comme l'illustre le tableau 3.

1. Introduction

Le Programme de l'administration centrale fournit aux trois programmes de l'exploitation des directives, des conseils en matière de politique, de même que des service communs et de coordination. L'élaboration, et quelquefois la mise en oeuvre, des programmes de recherche et de développement, notamment dans le secteur de l'énergie, sont également ressort de ce Programme, tout comme les liaisons avec les organisations internationales, les autres paliers de gouvernement du Canada, les coordonnateurs fédéraux de développement économique, les sociétés de la Couronne et les organismes qui s'intéressent au transport.

Le Programme de l'administration centrale comprend trois secteurs opérationnels : la direction générale du Transport des marchandises dangereuses, qui est chargée de mettre en place un vaste programme destiné à réglementer la manutention, l'offre de transport et le transport des marchandises dangereuses de même que de fournir de l'aide à la suite d'accidents; la direction générale de la Recherche et du Développement (R et D) et de la planification énergétique, à qui il incombe d'élaborer des programmes de recherche et de développement à l'appui de besoins ministériels et des autres besoins fédéraux, provinciaux et de l'industrie, dans le domaine du transport, de façon à accroître la productivité et la sécurité par le biais d'innovations technologiques dans certains secteurs comme la navigation maritime dans l'Arctique, l'transport ferroviaire et les systèmes de communication radar; l'activité de formation en transports, qui incombe aux deux importantes installations de formation de Transports Canada, soit l'Institut de formation, Cornwall, en Ontario, et le Collège de la Garde côtière, à Sydney, en Nouvelle-Écosse (voir tableau 3).

2. Mandat légal

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses sont les instruments en vertu desquels s'exercent les activités du Programme de l'administration centrale.

3. Objectif du Programme

Le Programme de l'administration centrale a pour objectif de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et d'en exploiter certains éléments.

Le rôle du Programme est d'assurer l'orientation générale du Minis-
tère, ainsi que l'élaboration de la politique globale, la planification
stratégique, la recherche et la coordination et les services communs
offerts à tous les programmes, à savoir : finances, traitement des
données, télécommunications administratives, gestion du matériel,
contrats, personnel, formation, affaires publiques, avis juridiques,
systèmes de gestion et revue (qui inclut l'évaluation des programmes et
la vérification interne).

- redistribution des ressources consacrées à l'élaboration de systèmes financiers (administration et services communs) 1,6 millions de dollars
- niveau d'inscription inférieur aux prévisions à l'Institut de formation de Transports Canada 1,3 millions de dollars
- report et remodelage de projets d'immobilisations et retard dans l'adjudication de marchés
- simulateur de vol (formation en transports) 1,2 millions de dollars
- hangar à bateaux et atelier d'usinage (formation en transports) 1,5 millions de dollars
- équipement pour le traitement électronique des données (administration et services communs) 1,3 millions de dollars

2. Rétrospective du rendement financier

Figure 2: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984			
	Budget	Réel	Différence
	principal		
	\$	\$	\$
Direction et coordination	10 841	11 160	(319)
Planification, recherche et développement	23 754	25 711	(1 957)
Administration et services communs	57 889	64 907	(7 018)
Formation en transports	29 873	35 217	(5 344)
<hr/>			
Recettes			
Administration et services communs	(3 296)	(3 090)	(206)
Formation en transports	(2 308)	(2 738)	430
<hr/>			
Années-personnes autorisées	1 16 753	131 167	(14 414)
<hr/>			
	1 777	1 737	40

Explication de la différence:

Les besoins financiers réels ont été inférieurs de 14,4 millions de dollars ou 10,9% aux prévisions figurant dans le Budget des dépenses principal. En voici les principales raisons:

- retard dans la promulgation du règlement sur le transport des marchandises dangereuses (direction et coordination) 2,4 millions de dollars
- retard dans l'implantation du fonds relatif à l'économie d'énergie et l'exécution de projets de recherche et de développement sur les carburants et de développement (planification, recherche et développement) 2,4 millions de dollars
- réduction des prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins (administration et services communs) 2,9 millions de dollars

- Parmi les travaux relatifs aux carburants de remplacement, une étude importante de la sécurité de la vente au détail du gaz naturel et de l'utilisation de ce produit dans les véhicules routiers était en cours en 1983-1984 et complétée en 1984-1985. De plus, on poursuit un grand programme de recherche et de développement relatif à l'utilisation du méthanol (dérivé du gaz naturel) dans les automobiles. La première phase de ce programme sur le démarrage à froid est terminée.
- Des retards dans l'acquisition de l'équipement pour le traitement électronique des données (1,3 million de dollars) ont retardé l'élaboration et la mise en oeuvre de systèmes et entraîné une réaffectation de ressources à l'exercice 1984-1985 et aux exercices financiers suivants (1,6 million de dollars). (Voir pages 12 et 17.)
- Comme le règlement sur le transport des marchandises dangereuses n'a pas été promulgué comme prévu en 1983-1984, l'augmentation prévue des inspections ne s'est pas produite (2,4 millions de dollars). (Voir pages 12 et 17.)
- L'augmentation du nombre d'étudiants-jours de formation ne s'est pas concrétisée dans le domaine des services de la circulation aérienne; les 18 300 jours de formation réels étaient inférieurs aux prévisions. On a toutefois assuré la formation requise par les nécessités du service.
- Le projet de formation de spécialistes de l'information de vol a été abandonné par suite d'une baisse de la demande de formation. Cette baisse a permis d'offrir un cours de formation semblable aux autochtones.
- On a atteint le but qui était d'accroître le niveau et l'importance de la formation en télécommunications et en électronique.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les principaux faits nouveaux survenus en 1984-1985 sont les suivants:

- La promulgation d'une portion des règlements de la loi sur le transport des marchandises dangereuses. Ces règlements ont traité à la liste des marchandises dangereuses et à leur classification, à leur expédition, à l'utilisation de signaux sécuritaires tels que étiquettes et affiches, aux exigences sécuritaires que devront respecter expéditeurs et transporteur de marchandises dangereuses, aux avis qui devront être communiqués aux autorités publiques dans le cas d'accidents et de formation d'employés.
- On a mis en oeuvre un programme de publicité sur la sécurité. Les points saillants du rendement du Programme en 1983-1984 sont les suivants:

- Les travaux de recherche et de développement suivants se sont déroulés en 1983-1984 et ont atteint leur apogée en 1984-1985:
 - On a fait de grands progrès au niveau de l'analyse technique détaillée de la conception de navires et de normes de rendement pour la navigation dans les glaces, analyse qui devait servir de base à une réglementation. L'élaboration et l'essai de systèmes de navigation en temps réel pour la navigation dans les glaces et la détection et la surveillance des icebergs ont aussi beaucoup progressé.

- Dans le domaine ferroviaire, le point saillant a été l'élaboration du programme des techniques avancées de contrôle des trains, fondée sur des initiatives antérieures du Ministère et des chemins de fer canadiens. On a achevé l'électrification de l'embranchement de la British Columbia Railway, qui a été mis en service commercial.

- Dans le domaine de l'économie d'énergie, on a commencé à acquérir de nouvelles connaissances sur la nature et l'importance exactes des désavantages que la conduite par temps froid présente en termes d'énergie, grâce à un programme réalisé en collaboration avec l'industrie automobile. Un autre succès important qui résulte en partie du programme énergétique du Ministère a été obtenu dans le secteur du transport aérien où de meilleures méthodes de régulation automatique du trafic aérien feront économiser aux transporteurs une quantité appréciable de carburant, soit plus de 40 millions de dollars par an.

- réduction au chapitre des ressources relatives à l'élaboration des systèmes (direction et coordination) (0,6 million de dollars)

- réduction des besoins en capital relatifs à l'équipement pour le traitement électronique des données (administration et services communs) (4,4 millions de dollars)
- achèvement de l'étude et de la campagne de promotion sur la sécurité (direction et coordination) (2,5 millions de dollars)

Application du montant prévu pour 1984-1985: Le montant prévu au titre de l'exploitation au sein du programme en 1984-1985 est supérieur de 3 millions de dollars ou 10,3% aux 128,9 millions indiqués dans le budget des dépenses principal de 1984-1985. Les principaux postes pliquant cette différence sont les suivants:

- augmentation des prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins (achat de matériel en vertu du programme RAMP) 2,1 millions de dollars

- réalisation d'une enquête et d'une campagne de publicité sur la sécurité 2,5 millions de dollars

- report, de 1983-1984 à l'exercice suivant, de l'affectation de ressources à l'élaboration de systèmes (0,9 million) et de l'acquisition d'équipement pour le traitement électronique des données (1,3 million) 2,1 millions de dollars

- exécution d'un vaste plan de vérification interne et d'évaluation des programmes 1,5 millions de dollars

- rétablissement du programme des subventions et contributions accordées à des universités à l'appui des transports 2,1 millions de dollars

- remodelage du projet d'agrandissement du Collège de la Garde côtière 3,1 millions de dollars

Le paiement prévu de 44,6 millions de dollars à la Corporation Place du Commerce Canada est supérieur au montant indiqué dans le Budget des dépenses principal, car le montant prévu révisé n'était pas disponible au moment de la présentation du Budget principal. Le financement pour 1984-1985 s'est fait par le biais de budgets supplémentaires. Le ministère des Travaux publics a effectué les paiements pour 1984-1985 et es années précédentes.

2. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1 : Besoins financiers par activité (en milliers de dollars

Budget des dépenses	Prévu	Différence	à la page	Détails
Direction et coordination	17 089	19 967	(2 878)	2-19
Planification, recherche et développement	22 800	25 956	(3 156)	2-23
Administration et services communs*	55 182	63 682	(8 500)	2-28
Formation en transports	40 498	38 546	1 952	2-32
Moins les recettes Administration et services communs	135 569	148 151	(12 582)	
Formation en transports	3 090	3 165	75	2-29
Exploitation au sein du Programme	129 742	142 249	(12 507)	
Paléontologie-Corporation Place du Havre Canada	60 609	44 615	15 994	2-45
Total du Programme	190 351	186 864	3 487	
Années-personnes autorisées	1 767	1 821	(54)	

* Cette activité comprend des besoins de trésorerie nets de 3,6 millions de dollars au titre du Fonds renouvelable des magasins. Pour détails voir page 2-44.

Explication de la différence Les besoins financiers pour 1985-1986 sont supérieurs d'environ 3,5 millions de dollars au montant prévu pour 1984-1985. Cette augmentation est principalement attribuable aux facteurs suivants:

- Paiements à la Corporation Place du Havre Canada auparavant à Travaux publics Canada
- réduction des fonds alloués par EMR au Comité sur la recherche et le développement dans le domaine de l'énergie (planification, recherche et développement)
- augmentation des prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins (administration et services communs)

16,0 millions de dollars

(3,3 millions de dollars

0,9 million de dollars

(Diminution)
Augmentation

Plans pour 1985-1986

Points saillants

ur 1985-1986, le Programme de l'administration centrale s'est fixé les

bjects suivants:

- poursuivre l'élaboration et la mise en place, à l'échelle du Ministère, de systèmes destinés à améliorer la gestion et le contrôle des ressources financières, humaines et matérielles du Ministère (voir pages 2-17 et 2-28).
- sous réserve de la promulgation des prescriptions nécessaires, mettre en application un vaste programme d'inspection, de formation et de renseignements sur les mesures à prendre en cas d'urgence, afin de faire respecter la loi sur le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire:

- poursuivre le programme de formation à l'intention des inspecteurs et le cours de préparation aux urgences;
- commencer les activités du programme visant à faire respecter la réglementation par ceux qui demandent le transport de marchandises dangereuses ou qui les maintiennent;
- lancer avec les provinces un programme conjoint de sensibilisation du public;
- établir un système d'information pour la gestion des données sur les marchandises afin d'assurer la gestion et l'évaluation effectives du programme.
- renforcer la capacité du Ministère en ce qui a trait à la recherche et au développement dans le domaine du transport afin d'améliorer la productivité et la sécurité relatives à l'acquisition de grandes immobilisations et à l'exploitation des systèmes de transport.

Utilisation des crédits pour 1983-1984

Utilisation			
réelle			
Utilisation			
crédits			
Total des			
Budget			
principal			
\$			
Budgetaire			
\$			
Crédit 1^{er} - Administration centrale			
- Dépenses de fonctionnement, subventions			
inscrites au Budget et autorisation de			
dépenser les recettes de l'année			
(Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2			
de 1982-1983)			
102,552,000	104,844,998	94,667,794	
Crédit 5 - Administration centrale			
- Dépenses en capital			
18,003,000	17,004,001	13,496,670	
Statutaire - Ministère des Transports			
- Traitement et allocation pour automobile			
39,100	40,975	40,975	
Statutaire - Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés			
7,473,000	8,317,000	8,317,000	
Statutaire - Fonds renouvelable des			
magasins			
3,100,000	8,000,001	231,143	
Total du programme			
131,167,100	138,206,975	116,753,582	

Extrats de la Partie II
du Budget des dépenses
Programme par Activités

[illegible]

• Cette activité est financée au moyen d'un fonds renouvelable et dans le cadre de ce fonds, les besoins de l'entreprise sont pris en compte, pour de plus amples renseignements sur la ventilation des dépenses et des recettes de l'activité renouvelable, la Partic III du Budget des dépenses du Ministère.

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$177,725,000 pour mettre en oeuvre le Programme d'administration centrale du Ministère au cours de l'exercice financier 1985-1986. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires se chiffrant à \$12,626,400.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)			
Budget principal	1984-1985	Budget principal	1985-1986
Transports			
<i>Programme de l'administration centrale</i>			
1	Dépenses de fonctionnement	105,142	101,817
5	Dépenses en capital	11,974	18,583
10	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	60,609	2,900
(5)	Ministère des Transports - Traitement et allocation pour automobile	42	40
(5)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	8,984	7,898
(5)	Fonds renouvelable des magasins	3,600	600
<i>Total du Programme</i>			
		190,351	131,838

Crédits - Libellé et montants

Numéros Ministères et organismes		des (dollars)		crédits	
				1985-1986	

Transports

Ministère

Programme de l'administration centrale

1	Administration centrale - Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année	105,142,000
5	Administration centrale - Dépenses en capital	11,974,000
10	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada à l'égard des dépenses de fonctionnement et des dépenses en capital pour la construction et l'exploitation d'une installation à la Jetée B.C. à Vancouver (C.B.), et d'un terminal pour navires de croisière, du Pavillon du Canada à l'Expo 86 et d'autres installations connexes	60,609,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
Extraits du volume II des Comptes publics

2-4
2-6

Section I
Aperçu du Programme

- A. Plans pour 1985-1986
- 1. Points saillants
- 2. Etat financier récapitulatif par activité

2-7
2-8

- B. Rendement récent
- 1. Points saillants
- 2. Retrospective du rendement financier

2-10
2-12

- C. Données de base
- 1. Introduction
- 2. Mandat légal
- 3. Objectif du Programme
- 4. Plan d'exécution du Programme

2-14
2-14
2-15

- D. Perspective de planification
- 1. Contexte
- 2. Initiatives
- 3. Mise à jour des initiatives antérieures

2-16
2-16
2-17

Section II
Analyse par activité

- A. Direction et coordination
- B. Planification, recherche et développement
- C. Administration et services communs
- D. Formation en transports

2-19
2-23
2-28
2-32

Section III
Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
- 1. Dépenses par article
- 2. Dépenses en personnel
- 3. Dépenses en capital
- 4. Paiements de transfert
- B. Analyse des coûts
- C. Fonds renouvelable des magasins - Renseignements
- D. Paiements à la Société Canada Harbour Place

2-37
2-38
2-41
2-42
2-43
2-44
2-45

Plan de dépenses
Programme de l'administration
centrale

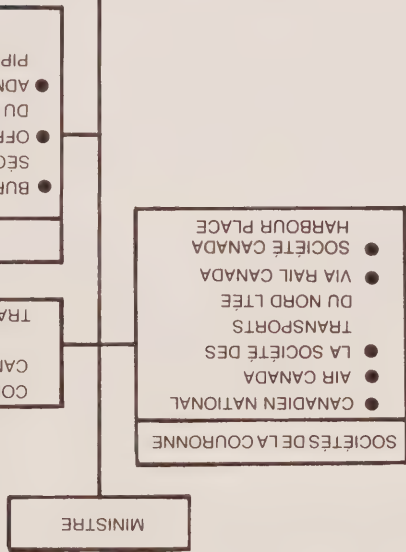
1985-1986

Budget	des dépenses	1985-1986	Prévues	1984-1985	\$	%	Détails
Budgetaire	Administration	190,351	186,864	3,487	1.9		2-8
	Maritime	848,670	903,975	(55,305)	(6.1)		3-9
	Agri- culti- on	777,274	900,748	(123,474)	(13.7)		4-7
	Surface	1,006,345	1,271,618	(265,273)	(20.9)		5-10
		2,822,640	3,263,205	(440,565)	(13.5)		
Non budgétaire							
	Maritime	7,971	4,190	3,781	90.2		3-9
	Surface	-	6,100	(6,100)	(100.0)		5-10
		7,971	10,290	(2,319)	(22.5)		
		2,830,611	3,273,495	(442,884)	(13.5)		

Les objectifs et les priorités du gouvernement fédéral reflètent son intention de favoriser le redressement économique. Le gouvernement accorde une importance particulière au développement économique notamment aux investissements productifs, et à la réalisation des objectifs fédéraux avec l'aide du secteur privé.

Sur la base des objectifs du gouvernement et de leurs incidences sur les transports, les objectifs du ministère des Transports pour la période de planification sont l'augmentation du rendement du système de transport, y compris une réforme de la réglementation, une compétition accrue, une réduction des dépenses de fonctionnement du Ministère, un niveau de sécurité élevé, une amélioration du rendement et de l'efficacité de la gestion et une amélioration des relations entre les sociétés de la Couronne du secteur des transports et le Ministère.

Tableau 1 : Structure administrative - Transports Canada



* Comprend les sociétés de la Couronne suivantes:
 Société canadienne des ports, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Administration de pilotage de l'Atlantique, Administrati
 de pilotage des Laurentides, Administration de pilotage de la Grande Lac
 Administration de pilotage du Pacifique et Canarctic limitée.

La structure complexe de Transports Canada qui lui permet d'assumer son rôle se compose : d'une administration centrale, de trois administrations de l'exploitation pour le transport aérien, maritime et terrestre ; d'un certain nombre de sociétés de la Couronne et d'organismes qui exercent leurs activités à l'intérieur du cadre administratif du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien national, sont totalement autonomes et relèvent du Parlement par l'intermédiaire du Ministère.

Au sein du Ministère, la planification à long terme, l'élaboration des politiques touchant plusieurs modes de transport et la répartition des ressources entre les programmes sont centralisées. Certains secteurs de programme d'action qui englobent plus d'un mode, tels que le transport des marchandises dangereuses, la formation de spécialistes et les magasins, relèvent aussi de services centraux. Pour ce qui est des activités au jour le jour relatives aux transports aériens, au transport maritime et aux transports de surface, elles sont menées comme des programmes distincts.

Deux nouveaux organismes, anciens services ministériels, relèveront maintenant directement du Ministère, soit le Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA) et l'Office du transport du grain (OTG). Leurs ressources sont prélevées respectivement sur celles des programmes des transports aériens et des transports de surface. La responsabilité de l'Administration du pipe-line du Nord (APN), qui relevait auparavant du Ministère d'Etat au Développement économique régional, incombe maintenant au Ministère des Transports. Ces organismes présenteront des budgets de dépenses distincts de leur propre chef. Enfin, Transports Canada remplacera Travaux publics Canada en assumant la responsabilité de la société Canada Harbours Place, société de la Couronne reliée à l'EXPO 86. Le tableau 1 illustre l'organisation de Transports Canada.

Rôles et attributions

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense Civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'AANB, a évolué de sorte qu'elle englobe aujourd'hui la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

Le rôle du Ministère est de "veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et à l'exploitation de certains de ses éléments". Ce rôle permet de s'adapter à l'évolution du milieu économique, social et politique, et on insiste maintenant sur la nécessité d'évaluer avec soin la réglementation économique pour s'assurer qu'elle ne gêne pas indument le rendement économique et la productivité de ce système.

Aperçu des transports

En ce qui concerne le Canada, on prévoit une croissance modérée de l'économie et de la population dans les années 80, un ralentissement de l'inflation, un marché du travail relâché, la stabilisation du prix de l'essence et la nécessité de redonner plus d'importance à la perspective régionale.

La tendance à la stabilisation du prix de l'essence et au ralentissement de l'inflation devrait réduire les hausses de taux et tarifs. Par contre, le fardeau imposé par le service de la dette pourrait être lourd à mesure que les transporteurs procéderaient aux investissements retardés par la récession. On prévoit que le transport de passagers continuera de renaitre au cours des prochaines années grâce à la reprise économique, à l'augmentation des revenus et à un ensemble de politiques plus favorable à la concurrence.

En ce qui a trait au transport des marchandises, les tendances de la demande font entrevoir une croissance de trafic inférieure à la moyenne. Les perspectives restent toutefois encourageantes en ce qui concerne la demande et, par conséquent, le trafic de marchandises, et cela est notamment vrai dans l'Ouest canadien, où la croissance du trafic sera plus forte que dans l'Est canadien.

Table des matières

1-1	Résumé du Ministère
2-1	Programme de l'administration centrale
3-1	Programme du transport maritime
4-1	Programme des transports aériens
5-1	Programme des transports de surface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend cinq chapitres. Le premier présente le Ministère. Les quatre autres présentent le plan de dépenses de chaque programme du Ministère.

Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer une continuité avec les autres documents budgétaires. Les chapitres comprennent également des extraits du Volume II des Comptes publics. Ceux-ci permettent d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Chaque plan de dépenses est divisé en trois sections, chacune fournissant plus de détails que la précédente. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document a pour objet de permettre de trouver facilement les renseignements que l'on cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme. Dans chaque plan de dépenses, un tableau des besoins financiers comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1985-1986
Partie III

Transports Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. La Partie II renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenses qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1985

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres libraires

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1986-III-48
ISBN 0-660-52956-4
Canada: 12,00 \$
à l'étranger: 14,40 \$

Prix sujet à changement sans préavis

Transports Canada

**Budget
des dépenses
1985-1986**

Partie III

Plan de dépenses



Treasury Board of Canada Comptroller General



1985-86 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1985

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1986-III-71

Canada: \$6.00

ISBN 0-660-52977-7

Other countries: \$7.20

Price subject to change without notice

1985-86 Estimates

Part III

**Treasury Board of Canada
Comptroller General**

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains levels of detail to respond to the various needs of its readers.

There are two chapters in this document, both of which present the Expenditure Plans for each of the Department's Programs. Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular Program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

The first Program Expenditure Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. Section II provides further information on costs and expenditures by object that the reader may require to understand the Program more fully. Because of the nature of the second Program, all information is presented in a single section.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. Detailed tables of contents are provided for each Program. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Management Practices and Controls Program	1-1
Implementation Assistance Program	2-1

**Management Practices
and Controls Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	1-4
--	-----

Section I

Program Overview

. Highlights	1-6
. Financial Summary by Activity	1-7
. Background	
1. Introduction	1-7
2. Legal Mandate	1-7
3. Program Objective	1-8
4. Program Description	1-8
5. Program Organization for Delivery	1-9
. Planning Perspective	
1. Environment	1-10
2. Initiatives	1-11
3. Program Effectiveness	1-13
4. Performance Information/Resource Justification	1-15

Section II

Supplementary Information

. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	1-16
2. Personnel Expenditures	1-17
. Cost Analysis	1-17

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$10,605,000 in support of the 1985-86 Management Practices and Controls Program. The remaining expenditure estimated at \$1,101,000 for contributions to employee benefits will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
Management Practices and Controls Program			
25	Program expenditures	10,605	10,444
(5)	Contributions to employee benefit plans	1,101	993
	Total Program	11,706	11,437

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
Management Practices and Controls Program		
25	Management Practices and Controls - Program expenditures	10,605,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

Thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates		Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating		
Financial and Management Accounting and Reporting	60	4,423	4,423	5,190
Management Practices and Processes	70	4,952	4,952	4,885
Administration	26	2,331	2,331	1,362
	156	11,706	11,706	11,437

Section I

Program Overview

A. Highlights

In 1985-86, the Office of the Comptroller General (OCG) will continue to work towards the improvement of management in government. In response to the current environment of economic restraint, the OCG will focus on initiatives which result in improved productivity and savings. The long term benefits expected from good management practices are: a more cost-effective delivery of government services and programs; an improved capacity to account for program costs and results; and the emergence of a public service which responds quickly to changes in government direction and priorities.

To contribute to the achievement of these benefits, the OCG will undertake the following in 1985-86:

- Assist departments in identifying and achieving productivity improvements (see page 1-12);
- Continue the implementation of the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC) (see page 1-9);
- Continue the implementation of internal audit and program evaluation infrastructures in departments (see page 1-9);
- Improve the efficiency and economy of departmental financial administration through projects reviewing financial policies and systems (see page 1-12);
- Continue to improve the quality of information reported to Parliament in the Estimates and Public Accounts (see page 1-12).

Financial Summary

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85*	Change
Financial and Management Accounting and Reporting	4,423	4,566	(143)
Management Practices and Processes	4,952	4,782	170
Administration	2,331	2,089	242
Total	11,706	11,437	269
Authorized person-years	156	156	-

The 1984-85 Forecast is the same as the 1984-85 Main Estimates (see Extracts from Part II of the Estimates, page 1-4).

Background

Introduction

The Management Practices and Controls Program carries out the responsibility assigned to the Comptroller General of Canada to develop and implement sound managerial practices in the federal government. This includes policies for financial and management accounting and reporting, program evaluation and internal audit, the provision of assistance to departments and agencies in the development and implementation of action plans for improvements in management practices, and the monitoring of the results achieved.

The Office of the Comptroller General is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Treasury Board Secretariat, headed by the Secretary to the Treasury Board. Both the Comptroller General and the Secretary report to the President of the Treasury Board.

2 Legal Mandate

The Management Practices and Controls Program derives its mandate from the amendment to the Financial Administration Act, creating the position of Comptroller General of Canada in 1978. The legislation empowers the Treasury

Board to assign to the Comptroller General such responsibilities as it deems appropriate. Subsection (2.1) of Section 4 of the Financial Administration Act states that "The Governor in Council may appoint an officer called the Comptroller General of Canada to hold office during pleasure and to perform such duties and functions as may be assigned to him by the Treasury Board, and the Comptroller General shall rank as and have all the powers of a deputy head of a department".

3. Program Objective

The objective of the Management Practices and Controls Program is to see to the establishment and maintenance of sound management practices in the federal government by developing policies and standards for financial and operational planning, reporting and controls, and by promoting and monitoring improvements in the practice of financial and operational management in departments and agencies.

Therefore, the role of the OCG is two-fold: a policy role to assist the President of the Treasury Board in the administration of the Financial Administration Act and an assistance role to departments in the improvement of their management practices.

4. Program Description

The Management Practices and Controls Program has three activities as follows:

Financial and Management Accounting and Reporting: This activity's objective is to establish and maintain sound financial and management accounting and reporting in the federal government. This is accomplished by developing and administering financial, accounting and reporting policies and by providing technical and implementation advice to departments and agencies on these policies. It includes the following components:

Financial policies and systems: This component is responsible for financial and accounting policies for departments, agencies and Crown corporations; the monitoring of the planning and design of major central and departmental financial and management accounting systems; and the provision of advice and guidance to central agencies and departments on financial systems development.

Reporting to Parliament: This component is concerned with revisions to the form and content of the Estimates and Public Accounts.

Professional development: this component ensures an OCG participation in the recruitment and training of financial officers.

Management Practices and Processes: This activity seeks the establishment and maintenance by departments and agencies of sound management processes and systems. It includes the following components:

Improvements in Management Practices and Controls (IMPAC) Project: aims to improve the processes by which programs are planned and controlled in the 32 largest government departments so that government operations will be more economical, efficient and effective. The project is pursued in three phases. Firstly, departmental management processes are surveyed to identify deficiencies. Secondly, an action plan to address shortcomings is formulated by the department and endorsed by the OCG. Thirdly, the approved action plan is implemented as the joint commitment of the deputy head concerned and the Comptroller General. During all three phases of IMPAC, the OCG works closely with departmental staff to achieve change cooperatively. The Management Practices Branch also undertakes special projects such as reorganizations at the request of Departments and other central agencies.

Program Evaluation: ensures that departments and agencies establish and maintain an appropriate program evaluation function providing relevant and objective information on the effectiveness and efficiency of programs which is accessible to decision-making at the department, central agency, and Ministerial levels. This function involves the elaboration of policies, guidelines and standards, the provision of implementation advice and assistance to departments and agencies, the monitoring of their evaluation practices, and participation in the training and development of managers and practitioners of program evaluation.

Internal Audit: is charged to establish and maintain broad scope internal auditing in the 49 major departments and agencies covered by Schedules A and B of the Financial Administration Act. It involves the elaboration of audit policies, guidelines and standards, the provision of implementation advice and assistance to departments and agencies, the monitoring of audit practices and participation in the training and development of internal auditors. Studies on internal audit issues of interdepartmental or government-wide concern are also conducted.

Administration: This activity provides administrative support services to the program. The services provided include department-wide planning, evaluation and coordination; departmental secretariat functions and direct support to the Comptroller General; and personnel, financial, language and administration services. Administrative services are shared jointly by the OCG, Treasury Board Secretariat, and Finance Canada.

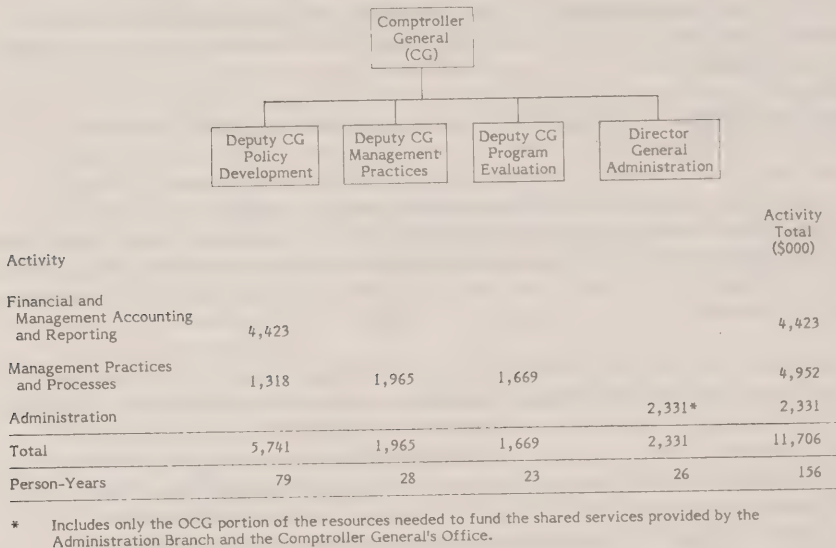
6. Program Organization for Delivery

The Management Practices and Controls Program is comprised of three activities: Financial and Management Accounting and Reporting; Management Practices and Processes; and Administration. These activities are delivered by four branches (Policy Development, Management Practices, Program Evaluation, and Administration) and a Planning and Coordination Unit.

The Policy Development Branch is responsible for all aspects of the Financial and Management Accounting and Reporting Activity and the Internal Audit component of the Management Practices and Processes Activity. The Management Practices Branch and the Program Evaluation Branch are responsible respectively for the two other components of the Management Practices and Processes Activity, namely IMPAC and Program Evaluation.

The Administration Activity is comprised of the Comptroller General's Office, the Planning and Coordination Unit, and the Administration Branch which is a shared service with the Department of Finance and the Treasury Board Secretariat. Figure 2 links the organization of the Office of the Comptroller General to the activity structure and provides a breakdown of the 1985-86 resources by activity.

Figure 2: 1985-86 Resources by Organization/Activity (\$000)



D. Planning Perspective

1. Environment

It is particularly important, in the present period of economic restraint, to establish and maintain sound management processes and systems for strategic and operational planning and review and to ensure sound financial management accounting and reporting in the federal government. The implementation of appropriate management practices and processes enables informed decision-making at all levels of government. This provides for lasting improvements in the efficiency, effectiveness, and economy of government operations.

In this environment, it is critical that Ministers have the relevant, timely and accurate information they require on program performance to review and challenge existing programs. Significant progress has been made in recent years to establish an adequate program evaluation function in departments and agencies. The OCG is now working with departments to improve the quality of evaluation information and to ensure that government-wide priorities are adequately reflect in the program evaluation process.

New initiatives by the Government to improve management and productivity in the Public Service can affect the scope of the Management Practices and Controls Program. The Program has already been adjusted to support the government's productivity improvement program.

Initiatives

Departmental Infrastructures: The strategy followed by the Office of the Comptroller General in its effort to improve management practices and controls involved an initial emphasis on the establishment of appropriate processes and infrastructures in departments. The intent of this approach is to strengthen the capacity of departments to plan and control their operations in an integrated fashion and to enhance their ability to generate information internally about the quality of management practices and controls and the performance of departmental programs.

The OCG will continue to work toward the implementation of improved management processes and infrastructures in departments. In 1985-86, it is expected that 94% of the work associated with the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC) will be achieved. It is also anticipated that the number of departments and agencies with an adequate program evaluation function will increase from 20 to 40. The proportion of programs which have been evaluated is expected to rise from 30 to 45 per cent. In addition, the OCG expects that the number of departments with an appropriate internal audit function will increase from 38 to 49 and that the quality and effectiveness of the function will also improve.

Quality Assurance: With the largely successful establishment of internal audit and program evaluation infrastructures in departments (see Section 3 -Program Effectiveness), the OCG is now giving more priority to assuring the quality and monitoring the effectiveness of the results of program evaluation and internal audit functions in departments. In both these areas, the OCG will continue to provide leadership in terms of policies and methodologies for conducting program evaluation and internal audit studies. For example, in 1985-86, Program Evaluation Branch will be involved in the development and applications of methods for evaluating programs in specific areas such as regulation, communications and research and development. As well, it will develop and implement procedures to ensure that relevant evaluation information is available to Cabinet and that such information is being reported in a reliable and balanced way. These procedures will be developed in conjunction with the evolving Policy and Expenditure Management System. With respect to internal audit, Volume II of the Audit Handbook which presents general audit principles, will be completed in 1985-86. Furthermore, four issue specific audit guides, addressing subjects of government-wide audit application will be developed and field tested.

Productivity Improvement: Experience to date with the IMPAC project has demonstrated that a major weakness in departmental attempts to improve their management practices and controls is their ability to report on program delivery performance. The design and implementation of systems to measure the performance of programs is a major component of productivity improvement. The Office of the Comptroller General will give increasing emphasis to productivity improvement initiatives in 1985-86 by fielding project teams from the Management Practices Branch to work on specific productivity improvement pilot projects (such as the one initiated in Supply and Services Canada - Supply Administration during 1984-85).

Financial Policies and Systems: The Financial and Management Accounting and Reporting activity is equally concerned with the improvement of management and financial practices in departments. Policies and systems are reviewed to ensure that they are cost-effective and practical for departments. In 1985-86, two projects will be undertaken which should result in financial benefits in terms of the efficiency and economy of departmental financial administration.

Framework for the Control of Financial Transactions: This initiative involves a comprehensive review of existing legislation, policies, procedures and systems covering departmental transactions for payments and receipts and the development of a new control framework designed to make the best use of up-to-date systems and electronic technology. In 1985-86, the framework will be piloted in four to six departments. The expected benefits or savings associated with this initiative would take the form of reductions in workload.

Improved Cash Management: This initiative involves developing new or improved policies which contribute to better management of cash in order to optimize the government's cash flow. During 1985-86, attention will focus on projects such as prompter collection of monies due the government and making payments from Parliamentary appropriations only when the monies are actually required, as opposed to when the funds are approved.

Reporting to Parliament: Two major initiatives are underway in the OCG to improve the comprehensiveness, relevance, and clarity of information available to Parliament in the Estimates and the Public Accounts.

Revisions to the Estimates: Initial implementation of the three-part presentation of the government's spending plans will be completed as planned with the tabling of the 1985-86 Estimates. In 1985-86, the focus will be on improving the quality of Part III of the Estimates, Departmental Expenditure Plans. An important feature of Part III of the Estimates is that it reports actual performance in relation to significant planned accomplishments, including relevant program evaluation information. The 1985-86 Part IIIs include this feature for slightly more than one-half of all programs to which Part III applies. Next year, the Part III's will include this type of reporting for approximately 85% of all departmental programs with the remainder following suit one year later.

Revisions to the Summary Financial Statements: This project aims to develop a conceptual framework which should provide a basis for dealing with the current reservations of the Auditor General on the financial statements of Canada.

3. Program Effectiveness

The effectiveness of the Management Practices and Controls Program can be gauged by its ability to effect improvements in the quality of management in the federal government. The critical test of these improvements is the degree to which they enable improved decision-making and accountability in departments and agencies.

Management Practices and Processes: This section describes the extent to which the OCG and departments, working cooperatively, have succeeded in establishing and maintaining the departmental management processes and infrastructures described earlier.

IMPAC: Thirty-two departments have been surveyed through the IMPAC process and 28 departmental action plans have been endorsed by the Comptroller General. The completion of these IMPAC action plans went from approximately 0% at the end of 1981-82 to an estimated 80-85% by the end of 1984-85. IMPAC has encouraged departments and agencies to establish and use management processes in order to yield tangible financial benefits. To November 1, 1984, a total of \$201 million in tangible benefits have been reported by departments, including \$182 million in annually recurring benefits and \$19 million in non-recurring benefits. These benefits mean that the total cost of IMPAC, an estimated \$250 million one-time cost over five years, is being recovered every two years as a result of the tangible benefits to date. Between April 1, 1985 and April 1, 1986, these benefits are expected to increase from approximately \$350 million to \$500 million.

A program evaluation study of the IMPAC project is currently in progress.

Program Evaluation: Four ongoing measures of effectiveness of the program evaluation function are used: the establishment of a basic infrastructure, the development of an adequate evaluation capability, the amount of evaluation done, and the use being made of the evaluation findings.

The OCG maintains program evaluation liaison with the 30 largest departments and agencies (which represent 85% of program expenditures), 47 smaller agencies and 19 Crown corporations. By August 1984, most of the 30 largest departments, 10 smaller agencies and 4 Crown corporations had the basic infrastructure for evaluation. At the end of 1983-84, 10 of these 44 organizations had an adequate program evaluation function, having demonstrated competence in conducting and reporting evaluations. Less formal evaluation procedures were agreed upon with 8 smaller agencies and 2 Crown corporations.

The 254 evaluation studies completed by the end of 1983-84 covered 17% of programs to be evaluated. This equalled 23% of program expenditures.

Finally, of 170 studies followed-up on, there is evidence that evaluation findings are being used for resource allocation, improving program design and delivery, and reporting results to central agencies, to Cabinet and to Parliament. Moreover, in 1983-84, 253 briefing notes on submissions were prepared by the OCG resulting in numerous interventions on the quality of information going to Ministers in Committee.

Program Evaluation Study Results: In 1983-84, the OCG evaluated the Treasury Board policy on Program Evaluation (1977-47) and its implementation by the OCG and departments. The study confirmed the general appropriateness of the policy and uncovered no major implementation problems. These results agree with and partially rely on the 1983 audit of evaluation by the Office of the Auditor General. Recommendations included suggestions for further development of the policy in the areas of evaluation in Crown corporations, small agencies, and interdepartmental programs. In addition, the evaluation identified a continuing need for a central agency quality assurance role.

Internal Audit: In 1984 the Auditor General reported the results of his government-wide audit of the function. This audit confirmed the appropriateness of the Treasury Board policy on internal audit and commented favourably on the progress which has been achieved in the implementation of the policy across government. This study recommended measures to increase the function's usefulness to departmental managers.

Financial and Management Accounting and Reporting:

Revisions to the Estimates: Major revisions to the form of the Estimates initiated in 1981 in response to recommendations of the Public Accounts Committee are now complete. These revisions include the introduction of an annual expenditure plan for each department and agency of government which provides details of upcoming spending plans and past performance. The ongoing effectiveness of the Estimates documents can be judged by the extent to which they remain relevant to the information needs of Members of Parliament. To this end, the usage of the new documents and the comments of Members and others are monitored on a continuing basis.

Revisions to the Summary Financial Statements: research work undertaken to date has provided a basis for initiating revisions to the Government's Financial Statements which respond to the criticisms of the Auditor General.

4. Performance Information/Resource Justification

The Management Practices and Controls Program requests 156 person-years and \$11.4 million in 1985-86 in support of its mandate to establish and maintain sound management practices in the Public Service. As explained in the Initiatives section, these resources will be allocated among three activities: Financial and Management Accounting and Reporting, Management Practices and Processes, and Administration. Figure 3 presents a five-year overview of the financial requirements of the program.

Figure 3: Five Year Overview of Financial Requirements (\$'000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82
Financial and Management Accounting and Reporting					
Financial Policies and Systems	1,991	1,899	1,869	1,745	1,736
Reporting to Parliament	1,847	1,997	1,590	1,534	1,142
Professional Development	585	670	598	1,091	1,301
	4,423	4,566	4,057	4,370	4,179
Management Practices and Processes					
IMPAC	1,985	1,757	1,752	1,528	1,319
Program Evaluation	1,667	1,609	1,506	1,400	1,071
Internal Audit	1,300	1,416	1,330	1,223	1,037
	4,952	4,782	4,588	4,151	3,427
Administration	2,331	2,089	2,162	2,412	1,838
Total Program Expenditures	11,706	11,437	10,807	10,933	9,444

Section II Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Expenditures by object for the Management Practices and Controls Program are presented in Figure 4.

Figure 4: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	7,868	7,650	7,351
Contributions to employee benefit plans	1,101	993	1,206
Goods and Services			
Transportation and communication	172	256	158
Information	489	682	293
Professional and special services	623	579	498
Rentals		5	3
Purchased repair and upkeep	3	3	1
Utilities, materials and supplies	53	34	13
Administrative Services (Finance)	1,397	1,235	1,280
Total operating	11,706	11,437	10,803
Transfer Payments	-	-	4
Total expenditures	11,706	11,437	10,807

2. Personnel Expenditures

Figure 5: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	68	71	71	50,350 - 96,300	65,197
Scientific and Professional	4	4	4	14,570 - 65,080	60,915
Administrative and Foreign Services	47	57	57	13,853 - 57,987	48,730
Administrative Support	35	23	36	12,636 - 31,946	21,592
Other	2	1	2	12,635 - 57,764	24,927

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Cost Analysis

The Program's cost is shown in Figure 6.

Figure 6: Net Program Cost (\$000)

	1985-86 Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Cost 1985-86	Total 1984-85
Management Practices and Controls	11,706	952	12,658	12,543

Other costs include services provided without charge by Public Works Canada (\$828) and other departments (\$124).

**Implementation
Assistance Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
Section I	
Program Overview	
A. Highlights	2-6
B. Financial Summary	2-6
C. Background	
1. Introduction	2-6
2. Legal Mandate	2-6
3. Program Objective	2-7
4. Program Organization for Delivery	2-7
D. Performance Information/Resource Justification	2-7

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

No authority is requested in these Estimates in support of the Implementation Assistance Program, as it will expire on March 31, 1985.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86	1984-85
		Main Estimates	Main Estimates
Implementation Assistance Program			
	Implementation Assistance	-	4,000
	Total Program	-	4,000

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency	1985-86 Main Estimates
	Implementation Assistance Program	
	Implementation Assistance - To supplement other Votes for the purpose of assisting departments with the implementation of plans to improve management practices and controls	-

Extracts from Part II
Of the Estimates

Program by Activities

thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates		Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating		
Implementation				
Assistance	-	-	-	4,000
	-	-	-	4,000

Section I Program Overview

A. Highlights

The Implementation Assistance Program (IAP) will terminate on March 31, 1985. IAP resources will have assisted 23 departments over the six-year life of the Program in accelerating their improvement of management practices and controls. Details on the performance of the Program are provided in Section D.

B. Financial Summary

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change
Implementation Assistance	-	4,000	(4,000)
Total	-	4,000	(4,000)
Authorized person-years	-	45	(45)

C. Background

1. Introduction

The Implementation Assistance Program is a program of short-term resource assistance available to departments implementing the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC). Through the Implementation Assistance Program, the Office of the Comptroller General provides resources over the short term, and when necessary, to supplement departmental funds for the purpose of assisting them to implement their OCG approved action plans for improved management practices and controls. IAP funds typically represent 20% of the costs incurred by departments in implementing their IMPAC action plans.

2. Legal Mandate

Treasury Board Minutes in 1979, 1981 and 1982 approved respectively the establishment, restructuring and extension of the Implementation Assistance Program to 1984-85.

Program Objective

To accelerate improvements in management practices and controls in federal departments and agencies.

Program Organization for Delivery

The management of the Implementation Assistance Program formed an integral part of the operations of the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC), which is described on page 1-9. The Office of the Comptroller General assessed the need for IAP resources on the basis of the cost and complexity of the department's IMPAC action plan and the resources available to the department for implementation. Program allocations from IAP were requested by means of a Treasury Board submission signed by the responsible Minister.

Performance Information/Resource Justification

A formal evaluation of the Program was carried out in 1982-83. The study concluded that there was a continuing need for the Program for a period of up to three years, to enable departments to complete their IMPAC action plans.

In terms of past performance, the evaluation study found that the Program provided a meaningful incentive for 71% of the departments participating in the Program to launch their program of management improvements and induced 64% of them to contribute more of their own resources to the implementation of action plans for improvements in management practices when they were ready, ahead of planned schedule, as was the case for five departments. The study also highlighted the program's contribution in accelerating by an average of one year the on-going implementation of management improvements in 92% of the participating departments.

Actual and forecast resource requirements for the Implementation Assistance Program for the three-year period from 1983-84 to 1985-86 are presented in Figure 2.

Figure 2: Outputs and Resource Requirements

	Estimates* 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
N. of departments assisted	-	13	15
Person-Years	-	45	65
Dollars (\$000)	-	4,000	6,500

* program terminated

Objectif du Programme

favoriser les améliorations aux pratiques et contrôles de gestion des ministères et organismes de l'administration fédérale.

Plan d'exécution du Programme

La gestion du Programme d'aide à la mise en oeuvre fait partie intégrante des activités du Programme de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) qui est décrit à la page I-9. Le Bureau du Contrôleur général évalue le besoin en ressources du PAM en fonction du coût et de la complexité des plans d'action du PPCG des ministères et des ressources dont ces derniers disposent pour la mise en oeuvre. Les affectations des fonds du PAM au Programme doivent être demandées au moyen d'une présentation au Conseil du Trésor signée par le ministre compétent.

Données sur le rendement et justification des ressources

Une évaluation officielle du Programme a été effectuée en 1982-1983. Cette étude a conclu qu'il y avait un besoin continu de ce programme pour une période d'au plus trois ans, afin de permettre aux ministères de terminer leurs plans d'action de PPCG.

Au chapitre du rendement passé, l'étude a constaté que le Programme a constitué un stimulant efficace pour 71 p. 100 des ministères qui y ont participé afin de lancer leur programme de PPCG et a incité 64 p. 100 d'entre eux à une plus grande partie de leurs propres ressources pour la mise en oeuvre du PPCG. En conséquence, les ministères ont été capables d'entreprendre la mise en oeuvre de leurs plans d'action de PPCG lorsqu'ils étaient prêts ou même avant le calendrier prévu dans le cas de cinq ministères. L'étude a aussi mis en lumière le rôle joué par le programme dans l'accélération, d'une année en moyenne, de la mise en oeuvre continue du programme dans 92 p. 100 des ministères participant. Le tableau 2 présente les besoins en ressources réels et prévus pour le Programme d'aide à la mise en oeuvre pour la période de trois ans allant de 1983-1984 à 1985-1986.

Tableau 2: Résultats obtenus et besoins en ressources (en milliers de dollars)

Programme terminé	Budget des dépenses			Nombre de ministères aidés	Années-personnes	Dollars (en milliers)
	1985-1986*	1984-1985	1983-1984			
		Prévu	Réel	13	45	4,000
				15	65	6,500

A. Points saillants

Le Programme d'aide à la mise en oeuvre se terminera le 31 mars 1985. Les ressources fournies en vertu du PAM (Durée du programme: six ans) auront permis à 23 ministères de hâter les améliorations à leurs pratiques et contrôles de gestion. La section D donne les détails concernant le rendement du Programme.

B. Etat financier récapitulatif

Tableau 1: Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1985-1986	1984-1985	Différence
Prévu				
Aide à la mise en oeuvre		-	4,000	(4,000)
Total		-	4,000	(4,000)
Années-personnes autorisées		-	45	(45)

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme d'aide à la mise en oeuvre (PAM) est un programme d'aide en ressources à court terme offert aux ministères pour la mise en oeuvre du Programme de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG). Le contrôleur général fournit, au besoin, des ressources à court terme, dans le cadre du PAM, pour suppléer aux fonds des ministères, afin de les aider à mettre en oeuvre leurs plans d'action de PPCG approuvés par le BCG concernant l'amélioration des pratiques et contrôles de gestion. Généralement, les fonds de PAM représentent 20 p. 100 des coûts engagés par les ministères pour la mise en oeuvre de plans d'action de PPCG.

2. Mandat légal

Les délibérations du Conseil du Trésor en 1979, 1981 et 1982 ont approuvé respectivement l'établissement et la restructuration du Programme d'aide à la mise en oeuvre et sa prolongation jusqu'à 1984-1985.

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

Aucune autorisation n'est demandée dans le présent Budget des dépenses au titre du Programme d'aide à la mise en oeuvre étant donné que celui-ci prendra fin le 31 mars 1985.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985

Programme d'aide à la mise en oeuvre

-	Crédits non requis Aide à la mise en oeuvre	-	4,000
	Total du programme	-	4,000

Crédits - Libellé et montants

Numéros des Ministères et organismes (dollars)	Budget principal 1985-1986

Programme d'aide à la mise en oeuvre

- Programme d'aide à la mise en oeuvre -
Pour ajouter à d'autres crédits afin
d'aider les ministères à mettre en oeuvre
des plans destinés à améliorer les pratiques
et les procédures de contrôle en matière
de gestion.

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

2-4

Section I
Aperçu du Programme

A.	Points saillants	2-6
B.	État financier récapitulatif	2-6
C.	Données de base	2-6
1.	Introduction	2-6
2.	Mandat légal	2-6
3.	Objectif du Programme	2-7
4.	Plan d'exécution du Programme	2-7
D.	Données sur le rendement et justification des ressources	2-7

Tableau 5: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Échelle des traitements actuelle	Années-personnes autorisées			Provision pour le traitement annuel moyen 1985-1986
	85-86	84-85	83-84	
Gestion	68	71	71	50,350 - 96,300
Scientifique et professionnelle	4	4	4	14,570 - 65,080
Administration et service extérieur	47	57	57	13,853 - 57,987
Soutien administratif	35	23	36	12,636 - 31,946
Autres	2	1	2	12,635 - 57,764
				21,592
				48,730
				24,927

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne "Échelle des traitements actuelle" indique l'échelle des traitements par groupe professionnel au 31 octobre 1984. Dans la colonne "Traitement moyen" figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et le traitement au mérite, divisée par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. La comparaison des moyennes d'une année à l'autre peut se ressentir des changements dans la distribution des composantes sous-jacentes des calculs.

B. Analyse des coûts

Le tableau 6 présente les coûts du Programme

Tableau 6: Coûts nets du programme (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement	Plus autres coûts	Total des coûts 1985-1986	Total 1984-1985
11,706	952	12,658	12,543
Pratiques et contrôles de gestion			

Les autres coûts comprennent les services fournis gratuitement par Travaux publics Canada (\$828) et d'autres ministères (\$124).

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Les dépenses par article pour le Programme des pratiques et contrôles de gestion sont présentées au tableau 4.

Tableau 4: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
Personnel	7,868	7,650	7,351
Raïements et salaires			
Contributions aux régimes	1,101	993	1,206
d'avantages sociaux des employés			
Frais et services	172	256	158
transports et communications	489	682	293
Information	623	579	498
Services professionnels et spéciaux			
Location		5	3
Achat de services de réparation	3	3	1
et d'entretien			
Services publics, fournitures et	53	34	13
approvisionnement	1,397	1,235	1,280
Services administratifs (Finances)			
Total des dépenses de fonctionnement	11,706	11,437	10,803
Aliments de transfert	-	-	4
Total des dépenses	11,706	11,437	10,807

(Renseignements supplémentaires) 1-17

Le tableau 3 présente un aperçu des besoins financiers du Programme sur cinq ans.

Tableau 3: Aperçu des besoins financiers sur cinq ans

Budget des dépenses	1985-1986		1984-1985		1983-1984		1982-1983		1981-1982	
	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	1,991	1,899	1,869	1,745	1,590	1,534	1,091	1,091	1,2	1,6
	1,847	1,997	670	598	585	598	1,091	1,091	1,2	1,6
- Perfectionnement professionnel										
- Rapports au Parlement										
- Politique et systèmes financiers										
Pratiques et méthodes de gestion	1,985	1,757	1,752	1,528	1,667	1,400	1,416	1,330	1,416	1,9
	1,300	1,416	1,300	1,223	1,300	1,223	1,300	1,223	1,300	1,9
- PPGC										
- Evaluation des programmes										
- Vérification interne										
Administration	4,952	4,782	4,588	4,151	4,952	4,782	4,588	4,151	4,952	4,782
	2,331	2,089	2,162	2,412	2,331	2,089	2,162	2,412	2,331	2,089
Total des dépenses du Programme	11,706	11,437	10,807	10,933	11,706	11,437	10,807	10,933	11,706	11,437

Résultats de l'étude sur l'évaluation des programmes: En 1983-1984, le Bureau a évalué la politique du Conseil du Trésor en matière d'évaluation de programmes (1977-47) et la mise en oeuvre de cette dernière par le Bureau et les ministères. L'étude a confirmé l'importance de la politique et n'a pas relevé de problèmes majeurs au niveau de sa mise en oeuvre. Ces résultats vont dans le même sens que ceux obtenus lors de la vérification de l'évaluation effectuée par le vérificateur général du Canada en 1983 et s'en sont d'ailleurs inspirés partiellement. Les recommandations suggèrent qu'on procède à une élaboration plus poussée de la politique dans les domaines de l'évaluation à l'interne des sociétés d'état, des petits organismes et des programmes interministériels. De plus, l'évaluation a souligné qu'il était nécessaire qu'un organisme central assume de façon permanente le rôle concernant l'assurance de la qualité.

Vérification interne: En 1984, le vérificateur général a fait part des résultats de la vérification de la fonction à l'échelle du gouvernement. Cette vérification a confirmé l'importance de la politique du Conseil du Trésor en matière de vérification interne et a de plus comporté des commentaires favorables concernant les progrès réalisés au chapitre de la mise en oeuvre de la politique de l'administration fédérale. Cette étude a recommandé la prise de mesures visant à améliorer l'utilité de la fonction pour les gestionnaires ministériels.

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion:

Révisions du Budget des dépenses: les révisions majeures à la forme du budget des dépenses entreprises en 1981 pour tenir compte des recommandations du Comité des comptes publics, sont maintenant terminées. Ces révisions comprennent l'introduction d'un plan annuel de dépenses pour chaque ministère et le système gouvernemental qui fournit des détails sur les plans de dépenses à l'interne et sur la performance des plans antérieurs. On peut juger de l'efficacité des documents du Budget des dépenses à leur capacité de continuer à répondre aux besoins de renseignements des députés. C'est pourquoi, on assure un contrôle permanent de l'utilisation des nouveaux documents et des commentaires des députés et d'autres personnes.

Révisions des états financiers récapitulatifs: les travaux de recherche entrepris jusqu'à présent ont fourni des données de base permettant d'apporter des révisions aux états financiers du gouvernement qui tiennent compte des pratiques formulées par le Vérificateur général.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion nécessite 156 années-personnes et \$11.4 millions de dollars en 1985-1986 à l'appui de son mandat consistant à établir et à maintenir de bonnes pratiques de gestion dans la fonction publique. Comme l'indique la section Initiatives, ces ressources seront réparties entre trois activités: la Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion, les Pratiques et méthodes de gestion et l'Administration.

PPCG: Jusqu'à présent, trente-deux ministères ont fait l'objet d'un examen dans le cadre du mécanisme du PPCG, et le contrôleur général a approuvé vingt huit plans d'action ministériels. La réalisation des plans d'action de PPCG est passée de 40 pour 100 environ, à la fin de 1981-1982, aux alentours de 80-85 pour 100 d'ici la fin de 1984-1985. Le PPCG a incité les ministères et organismes à établir et à utiliser des méthodes de gestion afin de produire des bénéfices de gestion tangibles. Jusqu'au 1^{er} novembre 1984, des ministères ont signalé un total de 201 millions de dollars en bénéfices de gestion tangibles, dont 182 millions en bénéfices de gestion annuels répétés et 19 millions en bénéfices de gestion annuels non répétés. Ces bénéfices de gestion signifient que le coût total du PPCG (un coût estimatif unique de 250 millions de dollars étalé sur une période de cinq ans) est récupéré tous les deux ans grâce aux seuls bénéfices de gestion tangibles obtenus jusqu'à présent. Entre le 1^{er} avril 1985 et le 1^{er} avril 1986, on s'attend à ce que ces bénéfices de gestion passent d'environ 350 millions à 500 millions de dollars.

Une étude d'évaluation de programmes du projet PPCG est en cours.

Évaluation de programmes: Les quatre moyens suivants nous permettent de mesurer l'efficacité de la fonction reliée à l'évaluation de programmes: l'établissement d'une infrastructure de base, l'élaboration d'une capacité d'évaluation appropriée, le nombre d'évaluations effectuées et l'utilisation des résultats d'évaluation.

Le BCG assure la liaison au sujet de l'évaluation de programmes avec les 31 plus grands ministères et organismes (qui représentent 85% des dépenses de programmes), 47 plus petits organismes et 19 sociétés d'Etat. Au mois d'août 1984, la plupart des 30 plus grands ministères, 10 organismes plus petits et 4 sociétés d'Etat étaient dotés des infrastructures d'évaluation de base. À la fin de l'année 1983-1984, 10 de ces 44 organismes étaient dotés d'une fonction satisfaisante d'évaluation de programmes et avaient prouvé leur capacité de mener des évaluations et de faire des rapports à ce sujet. Huit organismes plus petits et deux sociétés d'Etat avaient convenu de procéder à des évaluations moins formelles.

Les 254 études sur les évaluations terminées à la fin de 1983-1984 ont porté sur 17% des programmes à évaluer. Ceci représente 23 p. 100 des dépenses de programmes.

Enfin, des 170 études dont on a assuré le suivi, on peut constater que les résultats des évaluations servent pour l'affectation des ressources, l'amélioration de la conception et l'exécution des programmes et le compte rendu des résultats aux organismes centraux, au Cabinet et au Parlement. De plus, en 1983-1984, le BCG a rédigé 253 notes d'information portant sur des soumissions ce qui a entraîné nombre d'interventions sur la qualité de l'information transmise aux ministères réunis en comité.

pointe. En 1985-1986, de quatre à six ministères feront l'essai de ce nouveau titre. On s'attend à ce que les avantages et les économies découlant de ce projet prennent la forme de réductions dans la charge de travail.

Amélioration de la gestion de la trésorerie: Ce projet comporte l'élaboration de politiques nouvelles ou améliorées qui contribuent à une meilleure gestion de la trésorerie de façon à optimiser les flux de trésorerie du gouvernement. En 1985-1986, l'accent portera sur des projets comme les suivants: le recouvrement des crédits parlementaires lorsqu'ils deviennent réellement nécessaires, et non pas lorsque les fonds sont approuvés.

Rapports au Parlement: Deux importants projets sont en cours au BCG et visent à améliorer l'étendue, la pertinence et la clarté des informations transmises au Parlement par le truchement du Budget des dépenses et des Comptes publics.

Révisions du Budget des dépenses: La mise en oeuvre initiale de la présentation des plans de dépenses du gouvernement en trois parties sera terminée comme prévu avec le dépôt du Budget des dépenses pour l'année 1985-1986. Au cours de cet exercice financier, les efforts seront axes sur l'amélioration de la validité de la partie III du Budget des dépenses, Plans de dépenses des ministères. ne des importations caractéristiques de la partie III du Budget des dépenses est l'élle permet de faire état de la performance réelle par rapport aux réalisations ajées prévues y compris les informations pertinentes sur l'évaluation des programmes. En 1985-1986, les parties III fourniront un compte rendu sur la performance dans plus de la moitié des programmes auxquels elles s'appliquent. année suivante, environ 85% des autres programmes des ministères feront l'objet de rapport sur la performance, les autres suivront l'année suivante.

Révisions des états financiers récapitulatifs: Ce projet vise à élaborer un cadre conceptuel qui permettrait de composer avec les réserves formulées par le vérificateur général au sujet des états financiers.

Efficacité du Programme

On peut évaluer l'efficacité du Programme par sa capacité à susciter l'amélioration de la qualité de la gestion dans l'administration fédérale. Fondamentalement, l'invest à sa capacité de permettre une meilleure prise de décisions et d'accroître l'imputabilité dans les ministères et les organismes que cette amélioration sera jugée.

Pratiques et méthodes de gestion: Cette section décrit dans quelle mesure le BCG et les ministères ont réussi, dans un esprit de collaboration, à établir et à maintenir les méthodes et les infrastructures de gestion décrites ci-dessus.

Assurance de la qualité: Suite à l'établissement généralement couronné de succès des infrastructures de vérification interne et d'évaluation de programmes dans les ministères (voir section 3 - Efficacité du programme), le BCG met davantage l'accent sur le contrôle de la qualité et la surveillance de l'efficacité des résultats des services de vérification interne et d'évaluation de programmes dans les termes de politiques et de méthodes pour la conduite d'études portant sur l'évaluation des programmes et la vérification interne. Par exemple, en 1985-1986, la Direction de l'évaluation des programmes s'occupera de l'élaboration et de l'application de méthodes d'évaluation de programmes dans des domaines particuliers tels que la réglementation, les communications de même que la recherche et le développement. De même, elle élaborera et mettra en oeuvre des procédures qui permettront de veiller à ce que le Cabinet reçoive les informations pertinentes sur l'évaluation des programmes et que les informations transmises soient sûres et bien dosées. L'élaboration de ces procédures se fera en parallèle avec celle du système de gestion des secteurs de dépenses. Quant à la vérification interne, le volume II du manuel de vérification, qui présente les principes généraux de vérification, sera terminé en 1985-1986. De plus, quatre guides de vérification traitant de l'application à l'échelle du gouvernement de la vérification, seront élaborés et mis à l'essai sur place.

Amélioration de la productivité: L'application du projet PPG jusqu'à présent a démontré que le principal problème rencontré par les ministères travaillant à l'amélioration de leurs pratiques et contrôles de gestion a été leur inaptitude à faire rapport sur la performance de l'exécution des programmes. La conception et la mise en oeuvre des systèmes permettant de mesurer la performance des programmes constituent un élément important de l'amélioration de la productivité. En 1985-1986, le Bureau du contrôleur général mettra davantage l'accent sur les initiatives orientées vers l'amélioration de la productivité, en envoyant dans les ministères des équipes de projets de la Direction des pratiques de gestion pour travailler à des projets pilotes ayant trait à l'amélioration de la productivité (comme celui qui a été entrepris à Approuvisionnement et Services Administration des approvisionnements en 1984-1985).

Systèmes et politiques financiers: L'activité "comptabilité et établissement de rapports en matière de gestion et de finances" se préoccupe également de l'amélioration des pratiques de gestion et l'amélioration des pratiques financières dans les ministères. On passe en revue les politiques et les systèmes afin de veiller à ce qu'ils soient rentables et pratiques pour les ministères. En 1985-1986, deux projets seront entrepris et devraient donner lieu à des avantages financiers en termes d'efficacité et d'économie sur le plan de l'administration financière des ministères.

Cadre du contrôle des transactions financières: ce projet comprend, d'une part un examen détaillé de la législation, des politiques, des procédures et des systèmes ayant trait aux transactions d'un ministère en matière de paiements et de rentées d'argent et, d'autre part, l'élaboration d'un nouveau cadre de contrôle conçu pour utiliser de façon optimale les systèmes et les techniques électroniques

Il est particulièrement important, en cette période de restrictions budgétaires, d'établir et de maintenir des méthodes et des systèmes de gestion valables concernant la planification stratégique et opérationnelle de même que les examens qu'y rattachent et d'assurer l'établissement et de rapports appropriés concernant la gestion et les finances. La mise en oeuvre de pratiques et de méthodes de gestion appropriées permet d'une part, la prise de décisions éclairées à tous les niveaux gouvernementaux et, d'autre part, des améliorations durables de l'efficacité, de l'efficacités et de l'économie des activités du gouvernement.

Dans ce contexte, il est essentiel que les ministres reçoivent des informations pertinentes, opportunes et précises concernant le rendement des programmes afin qu'ils puissent ensuite examiner et remettre en question les programmes existants. Des progrès considérables ont été enregistrés au cours des dernières années au chapitre de l'établissement d'une fonction satisfaisante d'évaluation des programmes dans les ministères et organismes. Le BCG travaille actuellement avec les ministères en vue d'améliorer la qualité de l'information sur l'évaluation et d'assurer qu'on tient compte de façon appropriée, à l'intérieur du processus d'évaluation des programmes, des priorités du gouvernement.

Les nouveaux projets du gouvernement en vue d'améliorer la gestion et la productivité dans la fonction publique peuvent influencer sur la portée du Programme de pratiques et contrôles de gestion. Le Programme a d'ailleurs déjà été modifié pour appuyer le programme d'amélioration de la productivité au sein du gouvernement.

Initiatives

Infrastructures des ministères: La stratégie du Bureau du contrôleur général visant à améliorer les pratiques et les contrôles de gestion a nécessité de mettre l'accent sur l'établissement de méthodes et d'infrastructures appropriées au sein des ministères. Cette stratégie a pour but d'augmenter la capacité des ministères de planifier et de contrôler leurs opérations de façon intégrée ainsi que leur capacité de fournir des informations internes sur la qualité des pratiques et des contrôles de gestion et sur le rendement des programmes des ministères.

Le BCG continuera de travailler à la mise au point de méthodes et d'infrastructures de gestion améliorées dans les ministères. En 1985-1986, on prévoit que 94% du travail relié au Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) sera accompli. On prévoit aussi que le nombre de ministères dotés d'une fonction satisfaisante d'évaluation de programmes d'organismes dotés d'une fonction appropriée de vérification interne passe de 38 à 40. La proportion des programmes qui auront été évalués devrait être portée de 30 à 45 p. 100. De plus, le BCG s'attend à ce que le nombre de ministères dotés d'une fonction appropriée de vérification interne passe de 38 à 40 et que la qualité et l'efficacité de la fonction soient aussi améliorées.

Administration: Cette activité assure des services de soutien administratif au Programme. Les services fournis comprennent la planification, l'évaluation et la coordination à l'échelle du ministère; les services de secrétariat et le soutien direct du contrôleur général; et les services du personnel, ainsi que les services financiers, linguistiques et administratifs. Les services administratifs sont assurés conjointement par le BCG, le Secrétariat du Conseil du Trésor et Finances Canada.

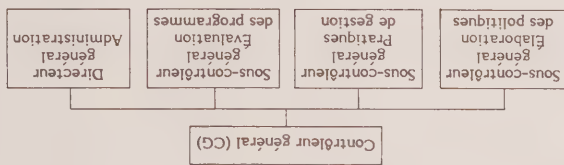
5. Plan d'exécution du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion comprend trois activités: comptabilité et établissement de rapports en matière de finances; pratiques et méthodes de gestion et Administration. Ces activités sont exécutées par quatre directions (Elaboration des politiques, Pratiques de gestion, Evaluation des programmes et Administration) et une sous-section de planification et de coordination.

La Direction de l'élaboration des politiques voit à tous les aspects de l'activité "Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion" et l'élément vérification interne de l'activité "Pratiques et méthodes de gestion". La Direction des pratiques de gestion et la Direction de l'évaluation des programmes sont responsables respectivement des deux autres éléments de l'activité "Pratiques et méthodes de gestion", à savoir le PPCG et l'Évaluation c programmes.

L'activité "Administration" englobe le Bureau du Contrôleur général, la Section de la planification et de la coordination et la Direction de l'administration, qui est un service partagé avec le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le tableau 2 relie l'organisation du Bureau du Contrôleur général à la structure de l'activité et fournit une ventilation des ressources par activité en 1985-1986.

Tableau 2: Ressources par organisation et par activité en 1985-1986



Activité	Total de l'activité (en millions de dollars)			
	Comptabilité et rapports financiers et de gestion	Pratiques et méthodes de gestion	Administration	Total
4,423	1,318	1,965	1,669	5,741
4,952			2,331*	11,706
156				79
				28
				23
				26

* Comprend seulement la portion des ressources du BCG nécessaire pour financer les services conjoints assurés par la Direction de l'administration et le Bureau du Contrôleur général.

Rapports au Parlement: Cet élément a trait à la révision de la forme et du contenu du Budget des dépenses et des Comptes publics.

Perfectionnement professionnel: Cet élément assure une participation du BCG au recrutement et à la formation des agents financiers.

Pratiques et méthodes de gestion: Cette activité a pour objet de favoriser l'abaissement et le maintien par les ministères et organismes de processus et de thèmes de gestion valables. Cette activité englobe les éléments suivants:

Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG): Ce projet a pour but d'améliorer les méthodes de planification et de contrôle des programmes dans les 32 plus grands ministères de façon à ce que les activités de l'administration fédérale soient plus économiques, plus efficaces et plus efficaces. Le projet se déroule en trois phases: premièrement, les méthodes de gestion du ministère sont passées en revue pour en déceler les défauts; deuxièmement, un plan d'action visant à corriger les lacunes est rédigé par le ministère et approuvé par le BCG; troisièmement, le plan d'action approuvé est mis en oeuvre en tant qu'engagement (joint du sous-chef concerné et du contrôleur général. Au cours des trois phases (PPCG, le BCG travaille en étroite collaboration avec le personnel du ministère pour apporter des modifications dans un esprit de collaboration. La Direction des pratiques de gestion entreprend, à la demande des ministères ou d'autres organismes centraux, l'exécution de projets spéciaux tels que des projets de reorganisation.

Evaluation des programmes: Cet élément a pour but de faire en sorte que les ministères et organismes établissent et maintiennent une fonction satisfaisante d'évaluation de programmes fournissant des informations pertinentes et objectives sur l'efficacité et l'efficience des programmes et qui soient accessibles en vue de la prise de décisions par les ministères, les organismes centraux et les ministères. Cela nécessite l'élaboration de politiques, de lignes directrices et de normes, la prestation aux ministères et aux organismes d'aide et de conseils relatifs à la mise en oeuvre, la surveillance de leurs méthodes d'évaluation et la participation à la formation et au perfectionnement des gestionnaires et des professionnels de l'évaluation de programmes.

Vérification interne: Ce projet s'occupe de l'établissement et du maintien d'une fonction de vérification interne efficace dans les 49 principaux ministères et organismes figurant aux annexes A et B de la Loi sur l'administration financière. Cela nécessite l'élaboration de politiques, de lignes directrices et de normes de l'efficacité, la prestation aux ministères et organismes d'aide et de conseils relatifs à la mise en oeuvre, la surveillance de leurs méthodes de vérification et la participation à la formation et au perfectionnement des vérifications internes. ont aussi menées des études sur les problèmes de vérification interne à l'échelle interministérielle ou gouvernementale.

2. Mandat légal

Le mandat du Programme des pratiques et contrôles de gestion a été établi en 1978 par une modification de la Loi sur l'administration financière créant le poste de Contrôleur général du Canada. La loi habilite le Conseil du Trésor à confier au contrôleur général les responsabilités que le Conseil juge appropriées. Le paragraphe 2.1 de l'article 4 de la Loi sur l'administration financière stipule que "le gouverneur en conseil peut nommer un fonctionnaire, appelé contrôleur général du Canada, qui occupe sa charge à titre amovible et accomplit et exerce les devoirs et fonctions que le Conseil du Trésor peut lui attribuer. Le contrôleur général a le rang d'un sous-chef de ministère et en possède tous les pouvoirs".

3. Objectif du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion a pour objectif de voir à l'établissement et au maintien de pratiques de gestion valables au sein de l'administration fédérale, par l'élaboration de politiques et de normes en matière de planification, de rapports et de contrôles financiers et opérationnels, et par la promotion et le contrôle des perfectionnements apportés par les ministères et les organismes à leurs pratiques de gestion financière et opérationnelle.

Par conséquent, le rôle du BCG comporte deux volets: premièrement, établir des politiques permettant au Président du Conseil du Trésor de gérer l'application de la Loi sur l'administration financière et, deuxièmement, aider les ministères à améliorer leurs pratiques de gestion.

4. Description du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion comprend les trois activités suivantes:

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion: Cette activité a pour objet d'établir et de maintenir, au sein de l'administration fédérale, un système de comptabilité et de rapports valables concernant les finances et la gestion. Cela nécessite l'élaboration et l'administration de politiques en matière de finances, de comptabilité et de rapports connexes et la prestation aux ministères et aux organismes à la fois de conseils techniques et de conseils relatifs à la mise en oeuvre de ces politiques. Cette activité comprend les éléments suivants:

Politiques et systèmes financiers: Cet élément est chargé de l'établissement de politiques en matière de finances et de comptabilité pour les ministères, les organismes et les sociétés d'Etat; du contrôle, de la planification et de la gestion des principaux systèmes de comptabilité en matière de finances et de gestion des organismes centraux et des ministères; et de la prestation de conseils et de directives aux ministères et organismes centraux sur la mise au point des systèmes financiers.

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	Pratiques et méthodes de gestion	Administration	Total	Anées-personnes autorisées	156	156	-
4,423	4,952	2,331	11,706	11,437	156	156	-
4,566	4,782	2,089	269	242			
(143)	170						

* Les chiffres de la colonne "Prévu 1984-1985" correspondent à ceux de la colonne "Budget principal 1984-1985" (voir Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 1-4).

Données de base

Introduction

Programme des pratiques et contrôles de gestion s'acquitte de la responsabilité au Contrôleur général du Canada, qui est d'élaborer et de mettre en œuvre de saines pratiques de gestion au sein du gouvernement fédéral. Cela comprend l'élaboration et l'application de politiques concernant la vérification des rapports financiers et de gestion, l'évaluation de programmes et la vérification interne, la prestation d'aide aux ministères et organismes dans l'élaboration de la mise en œuvre de plans d'action pour l'amélioration des pratiques de gestion et la surveillance des résultats atteints.

Le Bureau du Contrôleur général est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor. L'autre organisme est le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le Contrôleur général et le Contrôleur relèvent du président du Conseil du Trésor.

Section I

Aperçu du Programme

A. Points saillants

En 1985-1986, le Bureau du contrôleur général (BCG) continuera de s'intéresser à l'amélioration de la gestion au sein de l'administration fédérale. Compte tenu des restrictions budgétaires actuelles, le BCG fera porter son attention sur les projets se traduisant par des économies et une productivité accrue. De saines pratiques de gestion devraient produire les avantages à long terme suivants: une mise en oeuvre plus rentable des services et des programmes gouvernementaux; une capacité accrue de rendre compte des coûts et des résultats des programmes et l'émergence d'un service public qui répond rapidement aux changements d'orientation et de priorité du gouvernement.

Pour aider à la concrétisation de ces avantages, le BCG se fixera en 1985-1986 les objectifs suivants:

- Aider les ministères à identifier et à réaliser les améliorations de la productivité (voir page 1-12);
- Poursuivre la mise en oeuvre du Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) (voir page 1-9);
- Poursuivre la mise en oeuvre des infrastructures de vérification interne et d'évaluation de programmes dans les ministères (voir page 1-9);
- Faire en sorte, à l'aide de projets visant à examiner les politiques et systèmes financiers, que l'administration financière du ministère soit plus efficiente et plus rentable (voir page 1-12);
- Continuer d'améliorer la qualité de l'information transmise au Parlement par le truchement du Budget des dépenses et des Comptes publics (voir page 1-13).

		Budget principal 1985-1986		Budget principal 1984-1985	
		Années- personnes autorisées	Budgétaire- Fonction- nement	Total	
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	60	4,423	4,423	4,423	5,190
Politiques et processus de gestion	70	4,952	4,952	4,952	4,885
Administration	26	2,331	2,331	2,331	1,362
	156	11,706	11,706	11,706	11,437

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$10,605,000 à l'appui du Programme de pratiques et contrôles de gestion 1985-1986. Les autres dépenses, évaluées à \$1,101,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits	(en milliers de dollars)	Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985
		11,706	11,437

Programme des pratiques et contrôles de gestion

25	Dépenses du Programme	10,605	10,444
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1,101	993
	Total du Programme	11,706	11,437

Crédits - Libellé et montants

Numéros des Ministères et organismes	(dollars)	Budget principal 1985-1986

Programme des pratiques et contrôles de gestion

25	Programme des pratiques et contrôles de gestion - Dépenses du Programme	10,605,000
----	---	------------

Section I
Argu du Programme

A	Points saillants	1-6
B	Etat financier récapitulatif	1-7
C	Données de base	

1.	Introduction	1-7
2.	Mandat légal	1-8
3.	Objectif du Programme	1-8
4.	Description du Programme	1-8
5.	Plan d'exécution du Programme	1-10
D	Perspective de planification	
1.	Contexte	1-11
2.	Initiatives	1-11
3.	Efficacité du Programme	1-13
4.	Données sur le rendement et justification des ressources	1-15

Section II
Enseignements supplémentaires

1.	Analyses par article	1-17
1.	Dépenses par article	1-17
2.	Dépenses en personnel	1-18
	Analyses des coûts	1-18

Ce plan de dépenses est conçu comme un document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails afin de répondre aux différents besoins des lecteurs. Ce document comporte deux chapitres; chacun d'eux présente le plan de dépenses pour chaque Programme du Ministère. Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le Programme particulier que l'on décrit. Cette façon de procéder a pour but de faire la liaison avec les autres documents du Budget des dépenses.

Le premier plan de dépenses est divisé en deux sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé de ses plans actuels et de ses résultats. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les dépenses par article, renseignements dont le lecteur peut avoir besoin pour mieux comprendre le Programme. Étant donné la nature du deuxième Programme, tous les renseignements le concernant sont présentés dans une seule section.

Ce document a pour but de faciliter la consultation des renseignements particuliers dont le lecteur peut avoir besoin. Des tables des matières détaillées précèdent chaque Programme. En outre, le document fait de nombreux renvois afin de permettre au lecteur de trouver de plus amples détails sur les points qui l'intéressent plus particulièrement.

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les programmes et les programmes. La Partie II renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1985

En vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa, (Canada) KIA 0S9

N° de catalogue BT31-2/1986-III-71
ISBN 0-660-52977-7
à l'étranger: \$7.20
au Canada: \$6.00
Prix sujet à changement sans préavis

**Conseil du Trésor
du Canada
Contrôleur général
Budget
des dépenses
1985-1986**



Partie III
Plan de dépenses

Treasury Board of Canada Secretariat



1985-86 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1985

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1986-III-70
ISBN 0-660-52976-9

Canada: \$ 9.00
Other countries: \$10.80

Price subject to change without notice

1985-86 Estimates

Part III

Treasury Board of Canada
Secretariat



Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. It contains several levels of detail to respond to the various needs of its readers.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the Secretariat; the other four present the Program Expenditure Plans for each of the Secretariat's programs.

Chapters 2 to 5 begin with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program.

Table of Contents

Departmental Summary	1-1
Central Administration of the Public Service Program	2-1
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	3-1
Employer Contributions to Insurance Plans Program	4-1
Temporary Assignments Program	5-1

Departmental Summary

Role and Responsibilities

The Treasury Board is a committee of the Queen's Privy Council for Canada. The Board consists of the President of the Treasury Board, the Minister of Finance and four other Ministers who are nominated from time to time by the Governor in Council.

The Treasury Board Secretariat is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Office of the Comptroller General of Canada. Both the Secretary and the Comptroller General report to the President of the Treasury Board.

The Treasury Board Secretariat is the administrative arm of the Treasury Board. The Secretariat, headed by the Secretary, operates under the broad authority of Sections 3-7 of the Financial Administration Act, as well as other acts, and supports the Treasury Board as the general manager and employer of the Public Service. With this mandate, the Secretariat is responsible for recommending and providing advice to the Treasury Board on policies, directives, regulations and program expenditure proposals in respect of the management of the government's financial, human and materiel resources and is concerned with initiatives, issues and activities that cut across all policy sectors of the government.

Departmental Organization and Programs

The Treasury Board Secretariat consists of five branches and four Programs. This Departmental Expenditure Plan describes these Programs, which are summarized briefly below.

Central Administration of the Public Service: This consists of six activities, five of which provide advice and develop policies in the areas of expenditure management, personnel management, staff relations, administrative policy and official languages; the sixth provides departmental administration. This program also provides the resources to administer the other three programs of the Secretariat.

Government Contingencies and Centrally Financed Programs: This provides funds to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not provided for otherwise. It also provides resources to cover the costs of a limited number of centrally financed programs.

Employer Contribution to Insurance Plans: This provides funds for contributions by the government, as employer, with respect to employee insurance and benefit plans.

Temporary Assignments: This provides a pool of executives and senior officers used to carry out high priority temporary assignments in other departments and agencies on a cost-recoverable basis.

Figure 1: Relationship of Organization to 1985-86 Program Expenditures (\$000)

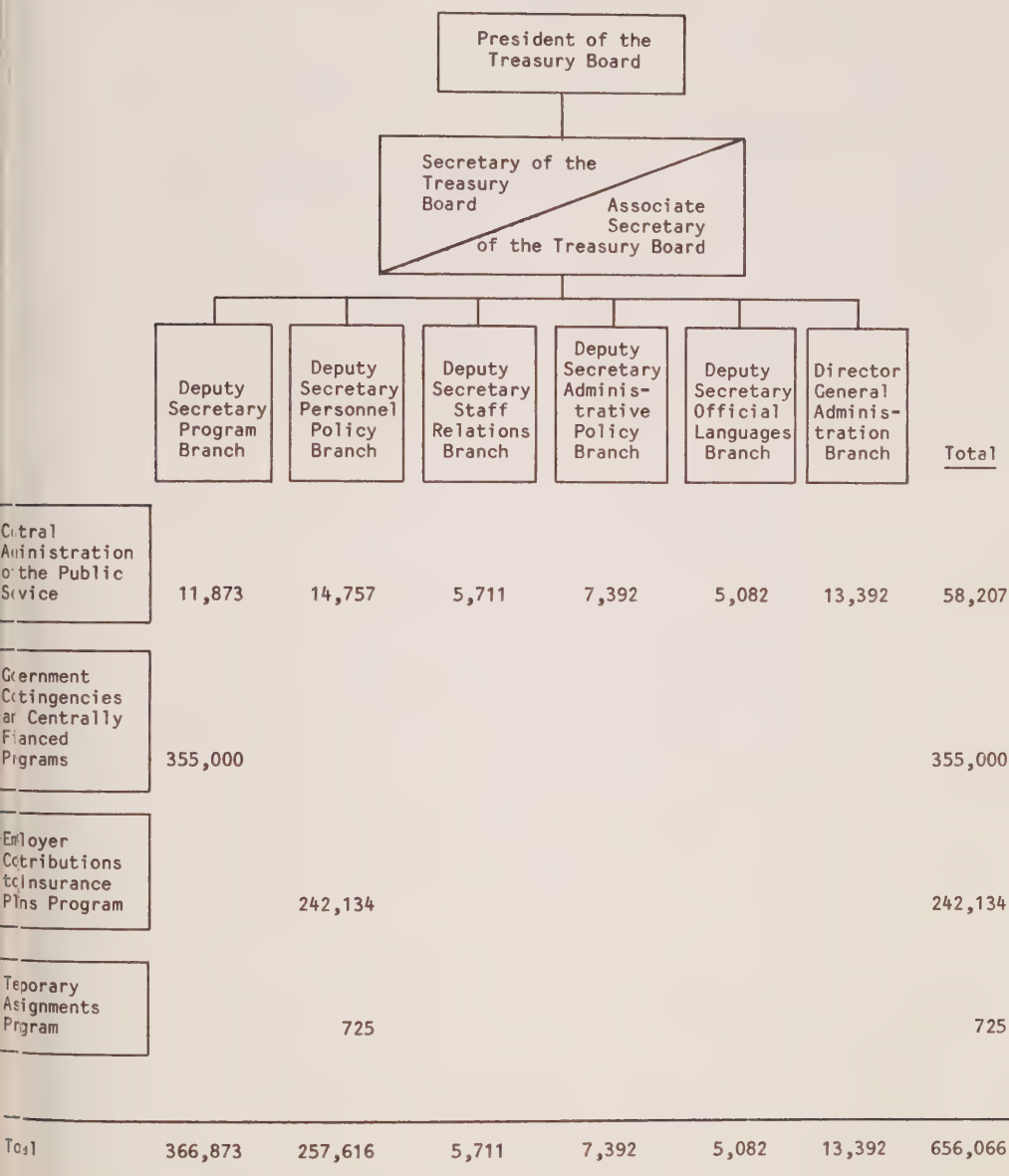


Figure 2: Departmental Spending Plan by Program, 1985-86 (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change		For Details See Page
			\$	%	
Central Administration of the Public Service	58,207	56,386	1,821	3.2	2-3
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	355,000	485,000	(130,000)	(26.8)	3-3
Employer Contributions to Insurance Plans	242,134	214,546	27,588	12.9	4-3
Temporary Assignments	725	684	44	6.4	5-3
Total Budgetary	656,066	756,616	(100,550)	(13.3)	

**Central Administration of the
Public Service Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
--	-----

Section I Program Overview

. Background	
1. Introduction	2-6
2. Legal Mandate	2-6
3. Program Objective	2-6
4. Program Organization for Delivery	2-6
. Planning Perspective	
1. Environment	2-8
2. Initiatives	2-8
3. Program Effectiveness	2-8

Section II Analysis by Activity

. Expenditure Management	2-9
. Personnel Management	2-11
. Staff Relations	2-13
. Administrative Policy	2-14
. Official Languages	2-16
. Departmental Administration	2-17

Section III Supplementary Information

. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-18
2. Personnel Expenditures	2-19
. Cost Analysis	2-20

Extracts from Part II
of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$53,385,000 in support of the Central Administration of the Public Service Program. The remaining expenditures, estimated at \$4,822,400 for contributions to employee benefit plans and the President's salary and motor car allowance, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
<hr/>			
	Central Administration of the Public Service Program		
1	Program expenditures	53,385	52,106
(S)	President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	42	41
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,780	4,239
		<hr/>	
	Total Program	58,207	56,386

Extracts from Part II
of the Estimates

Notes - Wording and Amounts

Note p.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
------------	-----------------------------------	---------------------------

**Central Administration of the
Public Service Program**

Central Administration of the Public Service - Program expenditures including payments to retired public servants and the estates of deceased public servants where awards for suggestion or meritorious contributions are approved, payments in accordance with the Incentive Award Plan of the Public Service of Canada and the grants listed in the Estimates	53,385,000
--	------------

Program by Activities

(thousand of dollars)	1985-86 Main Estimates			Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized Person- years	Budgetary Operating	Transfer Payments		
Expenditure					
Management	178	11,873	.....	11,873	10,120
Personnel Management	190	14,757	.....	14,757	15,614
Staff Relations	90	5,711	.....	5,711	5,479
Administrative Policy	95	7,392	.....	7,392	7,425
Official Languages	67	5,082	.....	5,082	4,920
Departmental Administration	157	13,239	153	13,392	12,828
	777	58,054	153	58,207	56,386

Section I Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Central Administration of the Public Service Program provides the human and financial resources for all operations of the Secretariat. The Secretariat assists the Treasury Board in reviewing and approving service-wide policies, guidelines and directives governing the management of the Public Service and submissions from individual departments and agencies.

2. Legal Mandate

The principal legislative authorities for the Treasury Board are the Financial Administration Act and the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board is also authorized by the Governor in Council to implement certain provisions of the Official Languages Act as it applies to the Public Service, the Public Service Superannuation Act, the Supplementary Retirement Benefits Act and other superannuation acts. In addition, the Board is assigned responsibilities in a number of other acts usually as part of an approval process.

3. Program Objective

The objective of the Central Administration of the Public Service Program is to support the Treasury Board in performing its statutory responsibilities for the management of the government's financial, human and material resources.

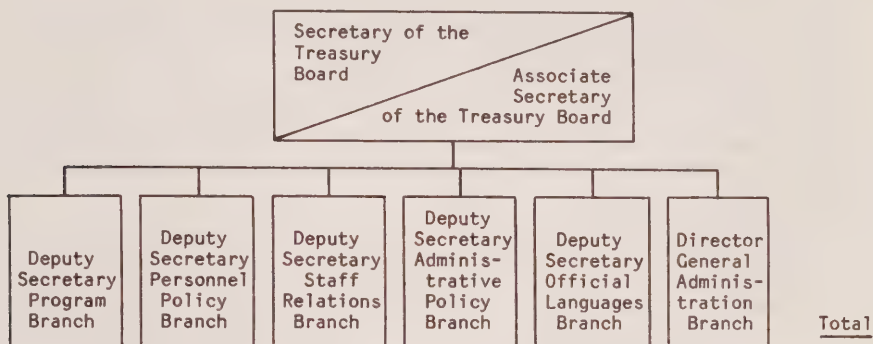
4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Central Administration of the Public Service Program is composed of six activities: Expenditure Management, Personnel Management, Staff Relations, Administrative Policy, Official Languages, and Departmental Administration.

Organization Structure: Figure 1 shows the reporting relationship of the six branches of the Secretariat and their corresponding resources. The branches and the activity structure have a one-to-one relationship.

The Administration Branch provides common services to the Secretariat, the Office of the Comptroller General and the Department of Finance. The funds shown under the Administration Branch include the costs of the Offices of the President and the Secretary, the Communications Division, direct support services and the Treasury Board Secretariat's share of the administrative services.

Figure 1: 1985-86 Resources by Organization/Activity (\$000)



Person-Years	178	190	90	95	67	157	777
\$00	11,873	14,757	5,711	7,392	5,082	13,392	58,207

B. Planning Perspective

1. Environment

The Treasury Board, as the general manager and employer of the Public Service, responds to government priorities which reflect social and economic concerns of the country.

2. Initiatives

The initiatives which the Secretariat will pursue during 1985-86 involve a number of general areas of concern:

Expenditure Review: Emphasis will continue on financial analysis of spending proposals in order to provide advice to the Treasury Board and policy committees on the management and resource implications of such proposals.

Human Resources Management: A priority for the Secretariat will be to encourage a positive relationship with Public Service unions and to address issues which are important to improved employer-employee relations. In support of this goal a separate Staff Relations Branch was established during 1984. In addition, work will continue on improving the personnel management system.

Crown Corporations Directorate: The Directorate was established in 1984 from units previously in the Secretariat and the Department of Finance to implement the recent amendments to the Financial Administration Act and to provide in depth analysis and advice on matters relating to Crown Corporations.

Administrative Policy: Work will continue in many areas of the Secretariat, and especially in contract administration, to find ways to improve Public Service management through more effective delegation of authority and correspondingly more effective accountability mechanisms.

3. Program Effectiveness

For the most part, program effectiveness is measured by the adequacy of the approved policies in the areas of personnel management, official languages and the management of materiel and services. These policies are reviewed continuously through formal review and evaluation processes as well as through consultation, monitoring and liaison with officials of other departments and agencies.

Section II Analysis by Activity

Expenditure Management

Objective

On the basis of the analysis of departmental plans and programs and within the context of the Policy and Expenditure Management System, to recommend to the government the acceptance or modification of specific expenditure proposals, in order to:

- reflect the priorities which the government assigns to the objectives;
- increase the effectiveness of existing and proposed programs;
- increase the efficiency with which the person-year resources, facilities, equipment, materials and supplies are used in the operation of programs; and
- to develop the Estimates for the approval of Parliament.

Resource Summary

Figure 2: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Program Analysis	4,494	75	4,303	74	191	1
Expenditure Analysis and Estimates	3,327	46	3,496	47	(169)	(1)
Crown Corporations	2,868	43	1,131	19	1,737	24
Management	1,184	14	1,190	14	(6)	-
	11,873	178	10,120	154	1,753	24

Description

This activity is the responsibility of the Program Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Program Analysis: analyses programs and reviews multi-year operational plans in order to provide advice to the Treasury Board on the allocation of resources and also communicates to departments and agencies the policies, directives and decisions of the Treasury Board which affect the use and level of resources.

Expenditure Analysis and Estimates: maintains an up-to-date account of government expenditures, provides technical support in matters of Estimates and internal electronic data processing systems, provides instructions to departments on the preparation of Multi-Year Operational Plans (MYOP) and Main Estimates submissions and publishes the Main Estimates.

Crown Corporations: provides a common service to the Treasury Board Secretariat and the Department of Finance by analyzing and advising on the financial requirements and the development of policies and legislation related to Crown corporations and their subsidiaries.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

5. Personnel Management

Objective

to develop, communicate and evaluate personnel policies, regulations, standards, systems and terms and conditions of employment to enable managers to manage the human resources required to carry out government programs.

Resource Summary

Figure 3: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
General Personnel Management	4,210	65	4,390	68	(180)	(3)
Organization and Classification	7,725	80	8,448	83	(723)	(3)
Human Resources Management	2,000	32	1,985	33	15	(1)
	822	13	791	13	31	-
	14,757	190	15,614	197	(857)	(7)

Description

This activity is the responsibility of the Personnel Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

General Personnel Management: develops and implements policies and provides advice on matters related to health and safety, pensions, benefits, and executive and management compensation, and is responsible for the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Organization and Classification: develops and implements policies and provides advice on matters related to the organization of government departments, systems and standards of classification and the training of classification personnel, the development of pay administration policies and government-wide personnel information systems to support the Treasury Board and departments in the management of the personnel function; is responsible for the Temporary Assignments Program.

Human Resources: develops and implements policies, and provides advice on matters related to affirmative action programs, visible minorities, human rights, training programs, human resources planning and innovative management practices.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities, including the program evaluation function for the Branch.

Staff Relations

Objective

to develop and implement policies promoting effective employer-employee relations in the federal public service.

Resource Summary

Figure: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Collective Bargaining	1,882	28	1,838	28	44	-
Representation and Adjudication	922	14	874	14	48	-
Compensation	1,923	32	1,884	32	39	-
Management	984	16	883	16	101	-
	5,711	90	5,479	90	232	-

Description

This activity is the responsibility of the Staff Relations Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Collective Bargaining: negotiates, interprets and administers collective agreements for the federal public service, conducts bilateral and joint consultations with unions, and develops and implements proposals to improve the collective bargaining process.

Representation and Adjudication: administers the grievance process at the adjudication level, establishes the employer's position on designations and exclusions and certification of bargaining units.

Compensation: recommends and maintains information and data systems; conducts compensation research and related analytical activities.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch, including compensation analysis.

D. Administrative Policy

Objective

To develop, communicate and evaluate administrative and information policies, regulations, standards and systems in order to ensure probity and prudence in the acquisition and use of materiel and services required to provide effective support to government programs.

Resource Summary

Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Policy Development and Revision	2,144	31	2,192	33	(48)	(2)
Policy Implementation and Review	2,580	30	2,341	30	239	
Planning and Evaluation	947	14	1,045	14	(98)	
Incentive Awards	708	5	788	5	(80)	
Regulatory Reform	746	10	706	10	40	
Common Services Review Board	99	2	179	3	(80)	(1)
Management	168	3	174	3	(6)	
	7,392	95	7,425	98	(33)	(3)

Description

This activity is the responsibility of the Administrative Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has six sub-activities.

Policy Development and Revision: develops and revises policies dealing with materiel, real property, services and information management systems. It is also responsible for the development of administrative policies related to the Access to Information and Privacy Acts.

Policy Implementation and Review: reviews departmental submissions to the Treasury Board, monitors selected policies and maintains the Branch's Submission Information System.

Planning and Evaluation: conducts evaluations of selected policies on a five-year cyclical basis and special studies as required. It also publishes the Administrative Policy Manual and provides advice to departments on socio-economic impact analysis of new major government regulations relating to health, safety and fairness.

Incentive Awards: includes the Incentive Awards Board Secretariat, which is responsible for the administration of the Incentive Award Program for the Public Service.

Common Services Review Board: includes the Common Services Review Board (CSRB) secretariat, which advises the CSRB, itself an independent advisory committee of senior officials formed to advise the Treasury Board Ministers on the resolution of common services issues.

Regulatory Reform: includes the Office of the Coordinator of Regulatory Reform, which is responsible for the coordination of and liaison with departments, agencies and private sector groups involved in the regulatory reform process.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

E. Official Languages

Objective

To develop, communicate and evaluate Official Language policies and programs within the federal public service.

Resource Summary

Figure 5: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operations	1,355	24	1,220	24	135	-
Policy	439	8	411	8	28	-
Evaluation and Audit	2,691	24	2,643	24	48	-
Management	597	11	646	11	(49)	-
	5,082	67	4,920	67	162	-

Description

This activity is the responsibility of the Official Languages Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities

Operations: ensures that the Official Languages policies and programs are effectively implemented in departments, agencies and Crown corporations.

Policy: develops policies, interprets their intent and application, determines their impact, and effects the necessary adjustments to implement the Official Languages Act and government policy.

Evaluation and Audit: develops and maintains information systems and administrative procedures, ensures compliance with mandatory policy provisions, defines performance indicators, evaluates progress towards government objectives and provides advice to departments, agencies and Crown corporations on data management, audit and evaluation of the Official Languages program.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction, coordination of activities for the Branch and liaison with the provinces and Official Languages communities.

Departmental Administration

Objective

to provide senior executive direction and information, financial, personnel and administrative services for the Secretariat.

Resource Summary

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	13,392	157	12,828	161	564	(4)

Description

This activity includes provision for the offices of the President, the Secretary, the Corporate Services and Communications Divisions and the Administration Branch.

Corporate Services provides planning and co-ordination services in support of departmental senior management.

The Communications Division provides writing, editing and advisory services for speeches, news releases, publications, public relations and communication strategies produced on behalf of the Secretariat and the Office of the Comptroller General.

The Administration Branch provides the requisite financial, personnel and administrative services jointly to the Treasury Board Secretariat, the Office of the Comptroller General and the Department of Finance.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 7: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	34,182	32,645	29,515
Contributions to employee benefit plans	4,780	4,239	4,337
Other personnel costs	2	2	133
	38,964	36,886	33,985
Goods and services			
Transportation and communi- cations	1,068	1,028	870
Information	1,746	2,034	1,587
Professional and special services	8,413	8,506	7,943
Rentals	241	401	184
Purchased repair and upkeep	40	64	36
Utilities, materials and supplies	241	342	287
Administrative services (Finance)	6,972	6,608	6,288
All other expenditures	369	369	365
	19,090	19,352	17,560
Total operating	58,054	56,238	51,545
Capital	.....	.....	72
Transfer payments	153	148	141
Total expenditures	58,207	56,386	51,758

Personnel Expenditures

Figure 8: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	148	131	114	50,350 - 96,300	65,900
Scientific and Professional	44	33	33	14,570 - 65,080	51,500
Administrative and Foreign Service	355	374	366	13,330 - 63,870	46,200
Technical and Operational	12	13	13	12,635 - 57,764	35,400
Administrative Support	218	216	236	13,352 - 37,130	21,900

Note: The person-year column displays the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 9: Program Cost for 1985-1986 (\$000)

	Gross 1985-86 Operating Expenditures	Less** Revenue	Add* Other Costs	Total Net Cost 1985-86	Total Net Cost 1984-85
Central Adminis- tration of the Public Service	58,207	1,680	8,008	64,535	63,812

* Services provided without charge by other departments.

** Revenue from miscellaneous sources.

Government Contingencies and
Centrally Financed Programs
Expenditure Plan

1985-86

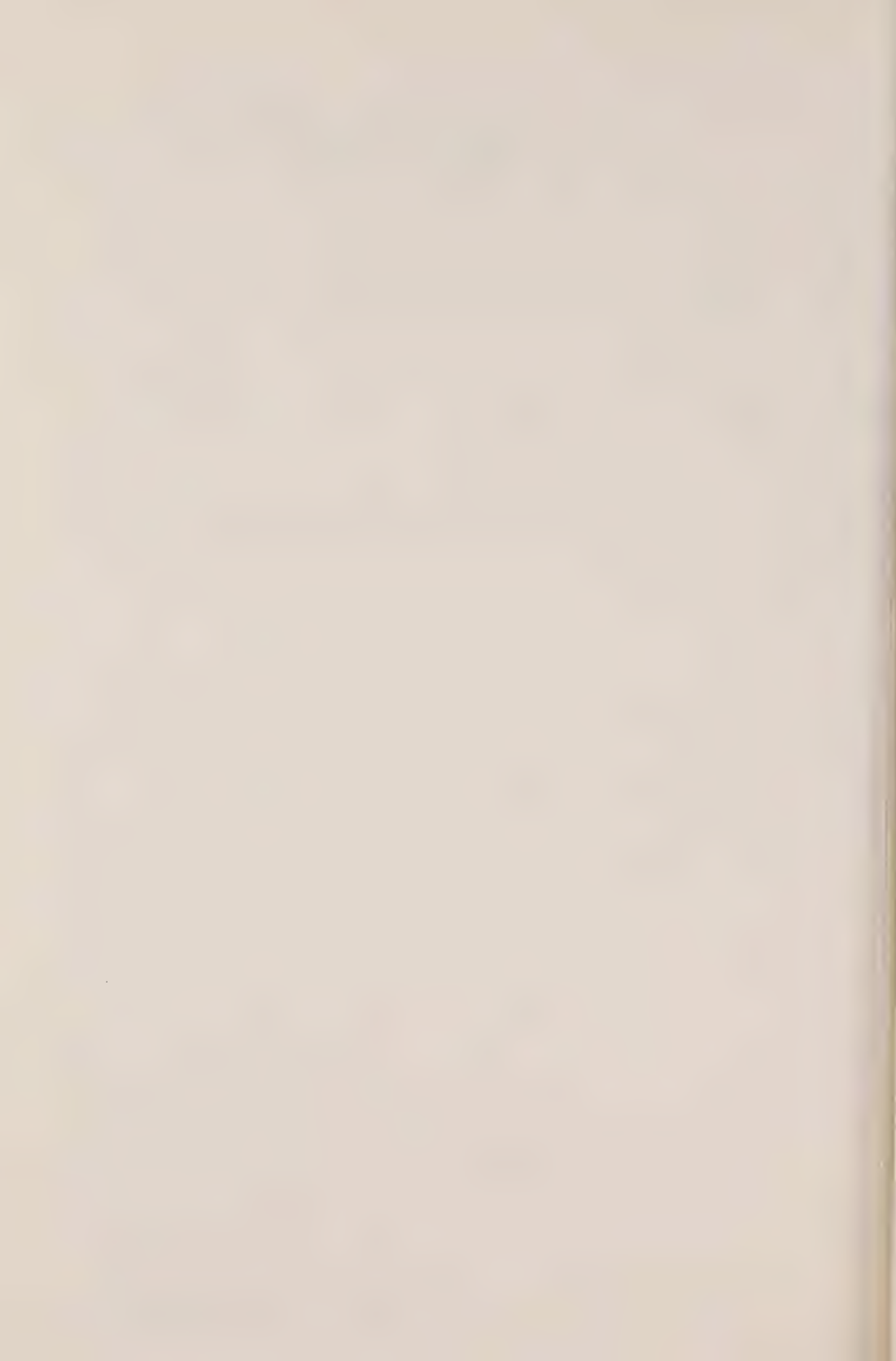


Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
--	-----

Section I Program Overview

Background	
1. Introduction	3-6
2. Legal Mandate	3-6
3. Program Objective	3-6
4. Program Organization for Delivery	3-6
Planning Perspective	
1. Environment	3-7
2. Program Effectiveness	3-7

Section II Analysis by Activity

Government Contingencies	3-8
Employment Initiatives	3-9

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$340,000,000 for Government Contingencies and \$15,000,000 for centrally financed Employment Initiatives in 1985-86.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimate
Government Contingencies and Centrally Financed Programs			
5	Government Contingencies	340,000	315,000
10	Employment Initiatives	15,000	170,000
Total Program		355,000	485,000

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
Government Contingencies and Centrally Financed Programs		
5	Government Contingencies - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not otherwise provided for including awards under the Public Servants Inventions Act and authority to re-use any sums allotted for non-paylist requirements and repaid to this appropriation from other appropriations	340,000,000
10	Employment Initiatives - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes and to provide resources to cover costs in connection with the employment of persons and the summer employment of and summer activities for students	15,000,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousand of dollars)	1985-86 Main Estimates		1984-85 Main Estimates
	Budgetary Operating	Total	
Government Contingencies	340,000	340,000	315,000
Employment Initiatives	15,000	15,000	170,000
	355,000	355,000	485,000

Section I

Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Government Contingencies and Centrally Financed Programs exist to provide a capability to finance items which cannot be foreseen when the Main Estimates are prepared. As well, it funds special employment programs which are co-ordinated through the Treasury Board pending final allocation of funds. These funds are available to supplement all government programs.

Allotments made from the Contingencies Vote, with the exception of payroll adjustments, are recovered from departments through Supplementar Estimates subsequently tabled in Parliament. The Contingencies Vote provides a funding mechanism whereby departments and agencies can proceed to implement urgent policy decisions of Cabinet. Allotments for salary adjustments are not recovered from departments and agencies but remain as a supplement to the appropriation which has incurred the expenditure.

2. Legal Mandate

The principal legislative authorities are the Financial Administration Act and the Appropriation Act for each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Government Contingencies and Centrally Financed Programs is to provide funds for unforeseen and urgent expenditures which arise after the Main Estimates have been tabled and for centrally financed programs.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program is divided into two activities which reflect the different purposes for which funding is requested: Government Contingencies and Employment Initiatives.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. Decisions to allocate funds from the Contingencies Vote and for special employment purposes are made by the Treasury Board. Implementation of the decisions is the responsibility of the Deputy Secretary, Program Branch.

B. Planning Perspective

1. Environment

Government Contingencies: A major factor in determining the level of funding for government contingencies is the policy and expenditure management system and, in particular, the management of the policy reserves by the Policy Committees and the timing of approvals for new expenditures. Temporary financing is frequently proposed for items the specific nature of which cannot be included in Main Estimates because they lack specific definition at that time.

Employment Initiatives: The level of funding for summer employment initiatives is determined by Cabinet in conjunction with the government's overall employment strategy.

. Program Effectiveness

The provision by Parliament of funds for government contingencies to meet miscellaneous minor and unforeseen expenditures contributes to the efficient and orderly conduct of government business. It gives the executive the discretion and flexibility to respond quickly to urgent expenditure requirements, while maintaining the principles of Parliamentary control and executive accountability.

Section II

Analysis by Activity

A. Government Contingencies

Objective

To provide funding for increased salary costs arising out of negotiated and non-negotiated agreements and other payroll requirements not included in departmental Estimates and for urgent expenditures of a miscellaneous character which cannot be foreseen when Estimates are drawn up.

Resource Summary

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. All allotments from the Contingencies Vote during the course of the year have, by year end, been either reimbursed through Supplementary Estimates or transferred to supplement other votes for payroll adjustments. Any balance remaining lapses at the end of the fiscal year.

Description

The level of funding required for Government Contingencies is assessed in relation to the magnitude and complexity of approved government spending, the extent of Parliamentary control over discretionary re-allocation of approved expenditures by the executive, and the level and rate of increase in Public Service salaries.

Since the introduction of the current vote structure in 1970-71, an amount of approximately one per cent of the total of all budgetary votes in Main Estimates has been found to be an adequate level and an amount agreeable to Parliament.

The requirement for contingency financing is expected to remain close to the historical level of one per cent of voted Main Estimates.

**Figure 1: Comparison of Resources to Main Estimates
Budgetary Expenditures (\$million)**

	1985-86	1984-85	1983-84
Budgetary Voted Expenditures	36,910	36,830	32,549
Government Contingencies	340	315	315
% of Budgetary Expenditures	0.9	0.9	0.9

B. Employment Initiatives

Objective

To provide funding for qualifying projects, approved during the fiscal year, which support the government's employment strategy.

Resource Summary

Figure 2: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86	Estimates* 1984-85	Change
Student Summer and Youth Employment	15,000	170,000	(155,000)

*Estimates as tabled in Parliament.

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. During the course of the year all the funds are transferred to supplement other votes.

Description

The Employment Initiatives activity provides financing for student employment centres which have received approval under the Employment and Insurance Program of Employment and Immigration Canada.

For performance information, refer to Employment and Immigration Canada, Part III, under the Employment and Insurance Program, Direct Job Creation activity.

**Employer Contributions to
Insurance Plans Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 4-4

Section I
Program Overview

A. Financial Summary by Activity 4-6

B. Background

1. Introduction 4-7

2. Legal Mandate 4-7

3. Program Objective 4-7

4. Program Organization for Delivery 4-8

Section II
Analysis by Activity

A. Public Service Insurance 4-9

B. Public Service Pensions 4-12

Section III
Supplementary Information

A. Cost Analysis 4-14

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$241,722,000 for employer contributions to insurance plans in 1985-86. The remaining expenditures, estimated at \$412,000 for certain pension payments will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
<hr/>			
	Employer Contributions to Insurance Plans Program		
15	Public Service Insurance	241,722	214,076
(S)	Public Service Pensions	412	470
	Total Program	242,134	214,546

Extracts from Part II of the Estimates

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimates
-------------	-----------------------------------	---------------------------

Employer Contributions to Insurance Plans Program

15	Government's contributions to surgical-medical and other insurance payments, premiums and taxes determined on such bases and paid in respect of such persons and their dependents as Treasury Board prescribes who are described in Finance Vote 124, Appropriation Act No. 6, 1960, Finance Vote 85a, Appropriation Act No. 5, 1963 and Finance Vote 20b, Appropriation Act No. 10, 1964 and Government's contribution to pension plans, death benefit plans, and social security programs, health and other insurance plans for employees engaged locally outside Canada and to the Hospital Insurance (outside Canada) Plan, and to permit the payment to employees of their share of the premium reduction under subsection 64(4) of the Unemployment Insurance Act, 1971	241,722,000
----	---	-------------

Program by Activities

THOUSAND OF DOLLARS)	1985-86 MAIN ESTIMATES					1984-85 MAIN ESTIMATES
	BUDGETARY OPERATING	TRANSFER PAYMENTS	SUB-TOTAL	LESS: REVENUES CREDITED TO THE VOTE	TOTAL	
LI SERVICE INSURANCE	256,766	...	256,766	25,211	231,555	203,967
LI SERVICE PENSIONS	10,167	412	10,579	...	10,579	10,579
	266,933	412	267,345	25,211	242,134	214,546

Section I
Program Overview

A. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change	For Deta See Pag
Public Service Insurance	256,766	226,153	30,613	4-9
Public Service Pensions	10,579	10,579	.....	4-12
	267,345	236,732	30,613	
Less: Receipts Credited to the Vote Receipts from Revolving Funds	25,211	22,186	3,025	
	242,134	214,546	27,588	

Receipts are collected from revolving funds in accordance with Treasury Board policy, which requires revolving funds to include full costs, including all direct, indirect and overhead costs, in their accounts.

The increase in 1985-86 estimated expenditures over the 1984-85 forecast is the net result of the following:

- a net increase of \$14.6 million in estimated costs of health insurance;
- an increase of \$12.1 million for the provincial health payroll tax;
- an increase of \$0.4 million for unemployment insurance premium rebates; and
- an increase of \$0.5 million for locally-engaged employees health insurance plans.

B. Background

1. Introduction

The Employer Contributions to Insurance Plans Program provides for the payment of the employer's share of costs for the health, income maintenance and other insurance plans applicable to employees for whom the Treasury Board is the designated employer under the Public Service Staff Relations Act or other authorities.

The insurance plans in place provide employees and their families with protection against financial loss in the event of illness, disability or death, at levels generally comparable to the protection provided by other employers in Canada. As well, the program provides funding for periodic non-discretionary payments which the government, as an employer, must make in accordance with the terms of the Unemployment Insurance Act and provincial legislation.

The program also provides for the payment of the employer costs of pension and social security plans to which employees of the Government of Canada, locally engaged abroad, are subject, as well as statutory payments under the Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts.

Benefit plans for the Public Service, which have evolved over the years, have been implemented to maintain the government's competitive position in the labour market. Some plans have been introduced by the government as a result of negotiations and agreements with labour unions. Other plans have been introduced to satisfy the obligations imposed by Canadian laws or to comply with local practice in the case of employees engaged in foreign countries. Changes to costs associated with these plans result primarily from actuarial adjustments required to maintain existing benefits, changes to insured populations, increases in salaries, revisions to benefits and, in the case of benefits for people employed by the Canadian Government in foreign countries, changes in the international monetary exchange rates.

2. Legal Mandate

The principal authorities under which the Treasury Board administers this program are the Financial Administration Act and the Appropriation Act of each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is to provide for contributions by the government as employer in respect of employee insurance and benefit plans and programs and for payments made under certain residual pension plans.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program consists of two activities which reflect the different purposes for which expenditures are authorized: Public Service Insurance and Public Service Pensions. The Pensions activity encompasses only certain specific, centrally-funded plans, because contributions to benefit plans, such as those payable under the Public Service Superannuation Act, are disclosed within individual programs of all government departments.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. The administration of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is the responsibility of the Assistant Secretary, General Personnel Management, who reports to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

Section II

Analysis by Activity

A. Public Service Insurance

Objectives

To provide for the payment of the employer's share of health, income maintenance and life insurance premiums, for payments to or in respect of provincial health insurance plans, provincial payroll taxes and the employee's share of the unemployment insurance premium reduction.

Resource Summary

The Public Service Insurance Activity accounts for 96 per cent of the 1985-86 Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 2: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change
Surgical-Medical and other Insurances	173,834	156,213	17,621
Payments to Employees of their share of Unemployment Insurance Premium Reductions	9,297	8,884	413
Health and other Insurance Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	1,088	613	475
Provincial Health Payroll Taxes	72,547	60,443	12,104
	256,766	226,153	30,613
Less: Receipts Credited to the Vote			
Receipts from Revolving Funds*	25,211	22,186	3,025
	231,555	203,967	27,588

See page 4-6

Description

Surgical-Medical and Other Insurances: Parliament authorizes the government to share the premiums payable by employees for coverage under the Group Surgical-Medical Insurance Plan, the Disability Insurance Plan, the Public Service Management Insurance Plan, the Service Income Security Insurance Plan and the R.C.M.P. Group Long-Term Disability Insurance Plan. The government is also authorized to share the cost with employees of their provincial health insurance by paying part of the cost of premiums where applicable, or by making cash payments to employees where no premiums are levied.

The benefits package provided by the government to its employees is designed to be comparable with those provided by other employers, in order to attract and retain employees with the requisite skills. Expenditures are determined within the confines of regulations and directives which are established by the Treasury Board. To illustrate how expenditures increase, surgical-medical insurance premiums are adjusted actuarially to ensure that premiums remain adequate to finance the benefits, which are directly dependent upon medical and hospital care costs. Long term disability premiums are based on employees' insured salaries and, therefore, increase in accordance with salary increases. Thus, levels of expenditure regularly increase simply to maintain a specified level of benefits. Introduction of new benefits to maintain competitive package would also increase expenditures.

The estimated expenditure for this item is an amalgamation of the estimates for a number of different plans and for different populations (Public Service employees, members of the Canadian Armed Forces and RCMP, pensioners, etc). The estimates for each plan are, in turn, based on various factors, depending on the particular characteristics of the plan. Those factors include the number of persons insured under the plan and the estimated annual turnover rate, the levels of premium or contribution rates, anticipated changes to those rates, and expected increases in insured salary levels where plan costs are salary related.

Payments to Employees of their Share of Unemployment Insurance Premium Reduction: The Unemployment Insurance Act provides for a reduced employer premium for employers who maintain certain levels of income for employees who are absent from work because of illness, on the condition that at least five-twelfths of the reduction is passed on to the employee. The government qualifies because of its sick leave policies and makes an annual cash payment to the concerned employees equivalent to five twelfths of the reduction granted to the employer in respect of them.

The estimated expenditure for this item is based on the anticipated amount of the premium reduction to be granted to the government, as employer, for the relevant years and on the number of employees and the level of their Unemployment Insurance premiums. The costs are estimated on employee populations of approximately 288,000 in the Public Service and 100,500 in the Armed Forces and RCMP.

Health and Other Insurance Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): Health plans are in effect for local people employed at diplomatic missions in some 35 countries. Premiums may be cost-shared with employees or fully paid by the government, depending on local practice. In addition a cost-shared Group Life Insurance Plan is in effect for employees locally-engaged in the United States.

Expenditures for this element are determined by the number of insurance plans in force, the number of insured employees, the level of benefits provided, and the extent to which the government contributes towards the plan costs. The costs are estimated on employee populations of approximately 450 in the United States and 1,300 in other countries.

Provincial Health Payroll Taxes: Under provincial legislation, Quebec and Manitoba impose payroll taxes on employers at a set percentage of the gross salaries paid in respect of all employees reporting for work at an establishment in those provinces. The government has agreed to pay the taxes on behalf of its employees, including members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police.

Four factors determine the expenditures for this purpose: the existence or introduction of provincial legislation imposing payroll taxes on employers; the level of the provincial tax; the government's agreeing to pay the tax; and the number of federal employees in the province and their salary levels. The Quebec Health Insurance Act imposes a 3 per cent tax. The Manitoba Health and Post-Secondary Education Levy Act imposes a 1.5 per cent tax which the government commenced paying in 1983-84.

Figure 3 shows historical and forecast expenditures for Public Service Insurance.

Figure 3: Public Service Insurance Expenditures (\$000)

	Insurances	U.I. Premium Reduction	Locally- Engaged Premiums	Payroll Taxes
1977-78	93,353	4,019	125	36,321
1978-79	109,217	4,817	205	18,752
1979-80	105,055	7,526	225	21,289
1980-81	123,336	7,087	607	23,943
1981-82	123,840	8,036	395	52,797
1982-83	124,301	7,342	474	47,379
1983-84	141,879	7,825	487	64,643
1984-85 (forecast)	156,213	8,884	613	60,443
1985-86 (forecast)	173,834	9,297	1,088	72,547

B. Public Service Pensions

Objective

To provide for payments under earlier superannuation and retirement acts, under the Public Service Pension Adjustment Act of 1959 and for employer costs of pension and social security plans to which employees engaged locally outside Canada are subject.

Resource Summary

The Public Service Pensions Activity accounts for 4 per cent of the 1985-86 Employer Contributions to Insurance Plans Program

Figure 4: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	412	470	(58)
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	4,167	3,896	271
Social Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6,000	6,213	(213)
	10,579	10,579	.....

Description

Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts: This item provides for statutory increases in the pensions granted to certain public servants, members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police who retired prior to 1953 and for the payment of pensions pursuant to earlier retirement Acts.

Expenditures under the Pension Adjustment Act are determined by adjustment factors specified in the act and by the size of the population to which the act applies. Adjusted pension payments recognize the reduction in real pension income brought about by inflation. Expenditures are decreasing in line with the reduction in the number of beneficiaries, now approximately 1,950.

Expenditures under earlier retirement acts are for pensions provided under those acts. There are now only three pensioners; the number decreases annually through deaths.

Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans: This item provides for employer contributions to a variety of pension schemes. The terms and conditions of contribution and levels of benefits vary from country to country. In some instances plans are fully integrated with existing national schemes; in others, they may provide a benefit to employees who are not otherwise covered by any plan.

This expenditure provides for Canada's participation, on behalf of locally-engaged employees, in worldwide or private pension plans and contributes to the maintenance of comparable employment standards, as well as meeting requirements of local practice and law. Amounts are specified in the individual country plans and can fluctuate from year to year with changes in the number of retirees, benefits chosen on retirement and other factors. Cost increases result from salary increases, annual pension escalation, population changes and plan improvements. These plans provide pension coverage to over 3,000 employees in 50 countries, as well as payment of pensions to former employees.

Social Security Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for the cost of employer contributions to national social security plans which provide locally-engaged employees with benefits such as pensions, sickness and maternity payments, unemployment insurance, worker's compensation and family allowances.

These expenditures enable the government to provide comparable benefits and to comply with the legislative requirements of some 47 countries where Canada employs locally-engaged persons. Costs vary with salary increases and changes in contribution rates and ceilings under national social security plans. The cost is determined by the provisions of each country's social security laws, so that Canada's expenditures are largely non-discretionary. The various plans provide coverage to over 2,500 employees.

Figure 5 shows historical and forecast expenditures for Public Service Pensions.

Figure 5: Public Service Pension Expenditures (\$000)

	Pension Adjustment and earlier retirement acts	Locally-Engaged Pension Plans	Locally-Engaged Social Security
1976-77	930	-	-
1977-78	886	805	1,407
1978-79	775	1,290	1,902
1979-80	713	1,275	2,383
1980-81	660	2,042	2,583
1981-82	564	2,458	2,409
1982-83	522	2,120	3,989
1983-84	466	2,829	3,431
1984-85 (forecast)	470	3,896	6,213
1985-86 (forecast)	412	4,167	6,000

Section III Supplementary Information

A. Cost Analysis

The Estimates for the Employer Contributions to Insurance Plans Program include those expenditures expected to be charged to the Program's voted and statutory appropriations.

In addition to these program costs, other statutory pension and insurance costs, such as the Public Service Superannuation Act, have been decentralized and are displayed throughout Part II of the Main Estimates under the description "Contributions to Employee Benefit Plans" for each program with salaries and wages expenditures. The program and decentralized statutory costs are shown here (Figure 6) to provide a better understanding of the overall costs of employee benefits

Figure 6: Cost of Employee Benefits (\$ Millions)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Program Costs			
Surgical-Medical and other Insurances	173.8	156.2	141.9
Payments to Employees of their share of Unemployment Insurance Premium Reductions	9.3	8.9	7.8
Health and other Insurance Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	1.1	.6	.5
Provincial Health Payroll Taxes	72.5	60.4	64.7
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	.4	.5	.5
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	4.2	3.9	2.8
Social Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6.0	6.2	3.4
Decentralized Costs			
Public Service Superannuation	397.0	370.0	350.1
Supplementary Retirement Benefits	527.0	491.0	446.3
Canada and Quebec Pension Plans	97.0	85.0	78.3
Death Benefits	8.0	7.0	6.9
Unemployment Insurance	212.0	189.0	146.4
	1,508.3	1,378.7	1,249.6

Other special statutory costs such as for Members of Parliament, the Canadian Armed Forces and the RCMP are included within the applicable department or agency.

Temporary Assignments Program
Expenditure Plan

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
--	-----

Section I Program Overview

. Financial Summary	5-6
. Background	
1. Introduction	5-7
2. Legal Mandate	5-7
3. Program Objective	5-7
4. Program Organization for Delivery	5-7
. Planning Perspective	
Description	5-7

Section II Supplementary Information

. Personnel Expenditures	5-9
. Cost Analysis	5-9

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority sought in these Estimates to spend \$336,000 for the Temporary Assignments Program. The remaining expenditures, estimated at \$389,000 for contributions to employee benefit plans, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimate
<hr/>			
	Temporary Assignments Program		
20	Program expenditures	336	330
(S)	Contributions to employee benefit plans	389	354
	Total Program	725	684

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimate
<hr/>		
	Temporary Assignments Program	
20	Temporary Assignments - Program expenditures and authority to spend revenue received during the year.	336,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

thousand of dollars)	1985-86 Main Estimates			Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized Person- years	Budgetary Operating	Less Revenues Credited to the vote		
Special Assignments	41	3,223	2,498	725	684

Section 1 Program Overview

A. Financial Summary

Figure 1: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	2,776	2,720	2,442
Contributions to employee benefit plans	389	354	380
Goods and services			
Transportation and communications	21	21	-
Professional and special services	37	37	13
Total operating	3,223	3,132	2,835
Less: Receipts and revenue credited to the vote	2,498	2,448	2,294
Net expenditures	725	684	541
Authorized person-years	41	41	40

The Temporary Assignments Program operates on a partial cost-recovery basis whereby the direct costs of assignments are recovered from the host departments. The recovery rate is 88-90 per cent of the appropriated costs. The unrecovered balance results mainly from language and management training costs, leave, and time between assignments not charged to departments.

. Background

. Introduction

The Temporary Assignments Program provides a means to meet temporary requirements of departments and agencies at senior management and executive levels. Personnel are assigned to tasks or projects in departments, on request, eliminating the need to establish new positions and avoiding delays associated with the staffing process. Assignments often involve major policy and program revisions in light of changing economic or social conditions and improvements in the management of human and financial resources.

. Legal Mandate

The Temporary Assignments Program (TAP) was established as a separate program, as approved by the Treasury Board under the authority of the Financial Administration Act, in the 1976-77 Main Estimates. Prior to that time, it was operated as a pilot project, which began in 1974, under the Central Administration of the Public Service Program.

Program Objective

The objective of the Temporary Assignments Program is to provide executives and senior officers to carry out high priority temporary assignments in response to departmental and agency requests.

Program Organization for Delivery

The TAP is a single activity program. The administration of the program is the responsibility of the Assistant Secretary, Organization and Classification Division, who reports to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

C Planning Perspective

Description

The number and quality of requests from departments remain high with about one in three requests for assistance being met.

Since its inception in 1974, the TAP members have completed a total of 377 assignments in 54 departments and agencies. In 1983-84, TAP management received 110 requests for assistance. The number of officers available permitted 33 new assignments to be undertaken. With the current level of resources it is expected that a similar number of assignments will be undertaken in 1985-86.

Assignments under way by policy field at year end were:

Figure 2: TAP Assignments by Policy Field

	Forecast 1984-85	1983-84	1982-83
Economic Development	13	10	6
Energy	1	-	-
Social Affairs	25	11	11
Justice and Legal	4	4	4
External Affairs	5	3	6
Services to Government	20	8	11
Total	68	36	38

Section II Supplementary Information

A. Personnel Expenditures

Figure 3: Authorized Person-Years and Salary Provisions

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management	39	39	39	50,350 - 96,300	68,300
Other	2	2	2	13,912 - 65,080	55,400

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 4: Program Cost for 1985-86 (\$000)

	1985-86 Operating Expenditures	Less Revenue	Add* Other Costs	Total Net Cost 1985-86	Total Net Cost 1984-85
Temporary Assignments	3,223	2,498	28	753	715

*Services provided without charge by other departments

B. Analyse des coûts

Tableau 4: Coût du Programme pour 1984-1985
(en milliers de dollars)

Coûts total net pour 1985-1986	Coûts total net pour 1984-1985
Coûts	Coûts
Plus*	Plus*
Moins	Moins
recettes	recettes
autres	autres
coûts	coûts
1985-1986	1985-1986
net pour	net pour
total	total
1984-1985	1984-1985
715	753
Affectations temporaires	Affectations temporaires
3,223	2,498
28	28

*Services dispensés sans frais par les autres ministères

Dépenses en personnel

Tableau 3: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle des traitements		Provision pour le traitement annuel moyen 1985-1986
	85-86	84-85	
39	39	39	68,300
2	2	2	55,400
13,912 - 65,080	50,350 - 96,300		

Note: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Prévisions			
1982-1983	1983-1984	1984-1985	Total
6	10	13	Développement économique
-	-	1	Energie
11	11	25	Affaires sociales
4	4	4	Justice et questions juridiques
6	3	5	Affaires extérieures
11	8	20	Services au gouvernement
38	36	68	Total

Tableau 2: Affectations par domaine de politique en vertu du PA

Voici quelles étaient les affectations en cours, par domaine de politique, à la fin de l'année:

Depuis l'instauration du PAT en 1974, il y a eu 377 affectations dans 54 ministères et organismes. En 1983-1984, le PAT a reçu 110 demandes d'aide. Le nombre d'agents disponibles n'a permis que 33 nouvelles affectations. Compte tenu du niveau actuel des ressources, on prévoit le même nombre d'affectations en 1985-1986.

3. Données de base

1. Introduction

Le Programme d'affectations temporaires fournit les moyens de répondre aux besoins temporaires des ministères et organismes aux niveaux de la haute gestion et des cadres. Sur demande, le personnel est affecté à des tâches ou à des projets dans les ministères, ce qui supprime la nécessité d'établir de nouveaux postes et évite les retards causés par le processus de dotation. Les affectations comportent souvent des révisions majeures de politiques et de programmes, compte tenu de l'évolution de la situation économique et sociale et des améliorations apportées à la gestion des ressources humaines et financières.

2. Mandat légal

Le Programme d'affectations temporaires (PAT) a été établi en tant que programme distinct (approuvé par le Conseil du Trésor en vertu de la Loi sur l'administration financière) dans le Budget des dépenses principal de 1976-1977. Auparavant, il fonctionnait depuis 1974 comme projet pilote, en vertu du Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme d'affectations temporaires est de fournir des cadres et des hauts fonctionnaires pour accomplir provisoirement des tâches hautement prioritaires, en réponse à des demandes de ministères et d'organismes.

4. Plan d'exécution du Programme

Le PAT comprend une seule activité. Le secrétariat adjoint de la Division de l'organisation et de la classification de la Direction de la politique du personnel est chargé de l'exécution du programme.

C. Perspective de planification

Description

Le nombre et la qualité des demandes émanant des ministères demeurent élevés, environ un tiers de ces demandes d'aide sont acceptées.

Section I
Aperçu du Programme

A. Etat financier récapitulatif

Tableau 1: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1985-1986	1984-1985	1983-1984

Personnel	2,776	2,720	2,428
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	389	354	354
Biens et services			
Transports et communications	21	21	21
Services professionnels et spéciaux	37	37	37
Total des dépenses de fonctionnement	3,223	3,132	2,838
Moins: Recettes à valoir sur le crédit	2,498	2,448	2,398
Dépenses nettes	725	684	440
Années-personnes autorisées	41	41	41

Le Programme d'affectations spéciales fonctionne d'après le principe de la récupération partielle des coûts, selon lequel les coûts directs des affectations sont récupérés des ministères d'accueil. Le taux de récupération est de 88 à 90 pour cent des coûts imputés. Le solde non récupéré découle principalement des frais de formation linguistique et de formatage en gestion, des congés et des temps morts entre les affectations qui ne sont pas imputés aux ministères.

n milliers de dollars)		Budget principal 1985-1986		Budget principal 1984-1985	
		Années -		1984-1985	
		Budgetaire		principal	
		Total			
		Moins :			
		personnes			
		autorisées			
		nément			
		Recettes			
		à valoir			
		sur le			
		crédit			
		41	3,223	2,498	725
		41	3,223	2,498	684
		fectations spéciales			

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$336,000 à l'appui du Programme d'affectations temporaires en 1985-1986. Les autres dépenses, évaluée à \$389,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Credits (en milliers de dollars)	Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985
----------------------------------	----------------------------	----------------------------

Programme d'affectations temporaires

20	Dépenses du Programme	336	330
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	389	354

Total du Programme

725	684
-----	-----

Credit - Libellé et montant

Numéros des Ministère et organismes (dollars)	Budget principal 1985-1986
---	----------------------------

Programme d'affectations temporaires

20	Affectations temporaires - Dépenses du Programme et autorisation de dépenser les recettes de l'année	336,000
----	--	---------

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

S-4

Section I

Aperçu du Programme

1. Etat financier récapitulatif

S-6

2. Données de base

S-7

3. Introduction

S-7

4. Mandat légal

S-7

5. Objectif du Programme

S-7

6. Plan d'exécution du Programme

S-7

7. Perspective de planification

S-7

8. Description

S-7

Section II

Renseignements supplémentaires

1. Dépenses en personnel

S-9

2. Analyse des coûts

S-10

Plan de dépenses
Programme d'affectations
temporaires
1985-1986

Section III Renseignements supplémentaires

A. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses pour le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance comprend les dépenses budgétaires dont on prévoit l'imputation aux crédits du programme approuvés et prévus par une loi.

En plus des coûts pour ce programme, d'autres coûts relatifs aux pensions et aux assurances prévus par une loi, telle que la loi sur la pension de la Fonction publique, ont été décentralisés et sont présentés dans la Partie II du Budget principal sous le titre "Contributions aux régimes d'avantages sociaux" des employés pour chaque programme, avec les dépenses touchant les traitements et les salaires. Le programme et les coûts décentralisés prévus par une loi sont présentés au tableau 6 des employés afin de faciliter la compréhension du coût global des avantages sociaux des employés.

Tableau 6: Coûts des avantages sociaux des employés
(en millions de dollars)

Coûts des programmes	Budget des dépenses		
	1985-1986	Prévues 1984-1985	Réelles 1984-1984
Régimes d'assurance chirurgicale-médicale et autres paiements aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-maladie	9.3	8.9	7.8
Régimes de pensions des employés recrutés sur place (a l'étranger) et autres pour les employés recrutés sur place (a l'étranger)	1.1	.6	.5
Impôts provinciaux sur la masse salariale	72.5	60.4	64.7
Loi sur la mise au point des pensions du service public et autres lois sur la retraite	.4	.5	.5
Régimes de pensions des employés recrutés sur place (a l'étranger) (a l'étranger)	4.2	3.9	2.8
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (a l'étranger)	6.0	6.2	3.4
Coûts décentralisés			
Pension de retraite de la Fonction publique	397.0	370.0	350.1
Prévisions de retraite supplémentaires	527.0	491.0	446.3
Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	97.0	85.0	78.3
Prévisions de décès	8.0	7.0	6.9
Assurance-chômage	212.0	189.0	146.4
	1,508.3	1,378.7	1,249.6

Les autres coûts des pensions spéciales prévues par une loi, telles que celles des membres du Parlement, des Forces armées canadiennes et de la GRC, figurent dans le budget du ministère ou de l'organisme en cause.

Le tableau 5 présente les dépenses rétrospectives et prévues pour les pensions de la Fonction publique.

Tableau 5 : Dépenses pour les pensions de la Fonction publique (en milliers de dollars)

Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois sur la retraite	Régimes de pensions des employés des employes recrutés sur place	Sécurité sociale des employés des employes recrutés sur place
976-1977	-	-
977-1978	805	1,407
978-1979	1,290	1,902
979-1980	1,275	2,383
980-1981	2,042	2,583
981-1982	2,458	2,409
982-1983	2,120	3,989
983-1984	2,829	3,431
984-1985 (prévues)	3,896	6,213
985-1986 (prévues)	4,167	6,000
930	-	-
886	805	1,407
775	1,290	1,902
713	1,275	2,383
660	2,042	2,583
564	2,458	2,409
522	2,120	3,989
466	2,829	3,431
470	3,896	6,213
412	4,167	6,000

Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer le coût des contributions de l'employeur aux régimes de sécurité sociale nationaux qui assurent des prestations aux employés recrutés sur place, telles que les pensions, indemnités pour les accidents de travail et les allocations familiales. Ces dépenses permettent au gouvernement de fournir des prestations comparables et de se conformer aux exigences législatives de quelque 46 pays où le Canada emploie des ressortissants locaux. Les coûts varient en fonction des augmentations de salaires, de l'évolution des taux des contributions et des plafonds des régimes nationaux de sécurité sociale. Ces coûts sont établis par les dispositions des lois sur la sécurité sociale de chaque pays et, de ce fait, les dépenses du Canada à ce chapitre échappent dans une large mesure à son contrôle. Les différents régimes assurent la protection de plus de 2,500 employés.

Cet élément permet au Canada de participer aux régimes de pensions internationaux ou privés pour le compte des employés recrutés sur place et contribue à maintenir des normes d'emploi comparables; il permet en outre de respecter l'usage et les exigences législatives du pays. Les montants payés sont stipulés dans les régimes particuliers de chaque pays et peuvent fluctuer d'une année à l'autre selon les variations dans le nombre de retraités, les prestations choisies au moment de la retraite et d'autres facteurs. Les augmentations des coûts découlent des augmentations salariales, du relèvement annuel des pensions, de l'évolution de l'effectif et des améliorations apportées aux régimes. Ces régimes protègent plus de 3,000 employés dans 50 pays, en plus d'assurer le paiement de pensions aux anciens employés.

Régimes de pensions des employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer les contributions de l'employeur à de multiples régimes de pensions. Les modalités des contributions et les niveaux des prestations varient d'un pays à l'autre. Dans certains cas, les régimes sont pleinement intégrés aux régimes nationaux existants; dans d'autres cas, ils peuvent assurer des prestations aux employés qui ne sont par ailleurs couverts par aucun régime.

Les pensions qui doivent être payées en vertu de ces lois. Il n'y a actuellement que six retraités; ce nombre diminue tous les ans du fait des décès.

Les dépenses autorisées en vertu de la loi sur la mise au point de lois. Les paiements de pension rajustés tiennent compte de la réduction du revenu réel des pensions découlant de l'inflation. Les dépenses diminuent proportionnellement à la réduction du nombre de bénéficiaires qui s'élève actuellement à 1,950 personnes.

Les dépenses découlant des anciennes lois sur la retraite concernent:

permettre les paiements au titre des anciennes lois sur la pension et la retraite, en vertu de la Loi sur la mise au point des pensions du service public de 1959 et le paiement de la quote-part de l'employeur du coût des régimes de pensions et de sécurité sociale auxquels sont soujettis les employés recrutés sur place à l'étranger.

Etat financier récapitulatif des ressources

L'activité «Pensions de la Fonction publique» représente 4 pour cent des dépenses du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1985-1986.

Tableau 4 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				Description
1985-1986	Prévues	1984-1985	Différence	
412	470	(58)		Loi sur la mise au point des pensions de service public et anciennes lois concernant la retraite
4,167	3,896	271		Régimes de pensions des employés engagés sur place (hors du Canada)
6,000	6,213	(213)		Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (hors du Canada)
10,579	10,579	.....	

Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois concernant la retraite: Cet élément permet les augmentations prévues par la loi dans le cas des pensions accordées à certains fonctionnaires, membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada qui ont pris leur retraite avant 1953; il permet aussi le paiement des pensions en vertu des anciennes lois sur la retraite.

Le tableau 3 présente les dépenses rétrospectives et prévues pour les régimes d'assurance de la Fonction publique.

Tableau 3: Dépenses relatives aux régimes d'assurance de la Fonction publique (en milliers de dollars)

Primes des	Réduction	d'assurance	chômage	sur place	la masse	Impôt sur
employés	des primes	recrutés	salariale			

1977-1978	93,353	4,019	125	36,321	18,752	21,289
1979-1980	105,055	7,526	205	23,943	52,797	47,379
1980-1981	123,336	7,087	607	23,943	52,797	47,379
1981-1982	123,840	8,036	395	60,443	64,643	60,443
1982-1983	124,301	7,342	474	613	72,547	1,088
1983-1984	141,879	7,825	487	613	60,443	72,547
1984-1985	156,213	8,884	613	60,443	64,643	60,443
1985-1986	173,834	9,297	1,088	72,547	72,547	72,547

Les prévisions pour ce poste sont fondées sur le montant prévu de la réduction des primes qui sera accordée au gouvernement, en tant qu'employeur, pour les années en cause et sur le nombre d'employés et le niveau de leurs primes d'assurance-chômage. Les coûts sont établis selon un effectif d'environ 288,000 fonctionnaires et 100,500 membres des Forces armées et de la GRC.

Régimes d'assurance-maladie et autres pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Des régimes d'assurance-maladie protègent les ressortissants locaux employés dans les missions diplomatiques de quelque 35 pays. Le coût des primes peut être partagé avec les employés d'un régime local. En outre, un régime collectif d'assurance-vie à coûts partagés est offert aux employés recrutés sur place aux États-Unis.

Les dépenses relatives à cet élément sont fonction du nombre de régimes d'assurance en vigueur, du nombre d'employés assurés, du niveau des prestations fournies et de la mesure dans laquelle le gouvernement verse des contributions à l'égard du coût du régime. Ces régimes d'assurance ne sont pas assujettis aux dispositions de la loi sur les restrictions salariales du secteur public. Les coûts sont calculés selon un effectif approximatif de 450 employés aux États-Unis et de 300 employés dans les autres pays.

Impôts provinciaux sur la masse salariale: En vertu des lois provinciales, le Québec et le Manitoba perçoivent un impôt équivalant à un certain pourcentage des salaires bruts payés par les employeurs à l'égard de tous les employés qui se présentent au travail à un établissement situé dans ces provinces. Le gouvernement a accepté de payer ces impôts pour le compte de ses employés, y compris les membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada.

Les dépenses faites à cette fin dépendent de quatre facteurs: l'existence ou l'adoption d'une loi provinciale devant des impôts sur la masse salariale des employeurs; le niveau de l'impôt provincial; les gouvernements qui acceptent de payer cette taxe; et le nombre d'employés fédéraux dans la province ainsi que le niveau de leur traitement. La loi sur l'assurance-maladie du Québec établit un impôt de trois pour cent, la Loi sur les prélèvements pour la santé et l'enseignement post-secondaire du Manitoba établit un impôt de 1.5 pour cent que le gouvernement a commencé à payer en 1983-1984.

Assurances chirurgicale-médicale et autres : Le Parlement autorise le gouvernement à partager le coût des primes que doivent payer les employés pour être assurés en vertu du régime collectif d'assurance chirurgicale-médicale, du régime d'assurance-invalidité, du régime d'assurance pour les cadres de gestion de la fonction publique, du régime d'assurance-revenu militaire et du régime collectif d'assurance-invalidité de longue durée de la GRC. Le gouvernement est aussi autorisé à partager le coût pour les employés de leur régime d'assurance-maladie provinciale en payant, le cas échéant, une partie du coût des primes ou en faisant des versements en argent aux employés lorsqu'il n'est pas perçu de telles primes.

Les régimes de prestations que l'État offre à ses employés tendent à correspondre à ceux fournis pas les autres employeurs afin d'attirer et de retenir les employés qui possèdent les qualifications requises. Les dépenses sont calculées selon les règlements et directives établis par le Conseil du Trésor. Pour expliquer comment les dépenses augmentent, précisons que les primes d'assurance chirurgicale-médicale sont rajustées de façon actuarielle afin de garantir que les primes restent suffisantes pour financer les prestations, lesquelles directement dépendent du coût des soins médicaux et hospitaliers. Les primes d'assurance-invalidité de longue durée sont fondées sur le traitement assuré des employés et, en conséquence, augmentent en même temps que les traitements. C'est donc dire que les niveaux des dépenses augmentent de façon régulière simplement pour maintenir un niveau déterminé de prestations. L'attribution de nouveaux avantages pour offrir un ensemble de prestations permettant de mieux soutenir la concurrence accroîtrait aussi les dépenses.

Les dépenses prévues pour ce poste sont un regroupement des prévisions relatives à plusieurs régimes et à différents secteurs (fonctionnaires, membres des Forces armées et de la GRC, retraités, etc.). Les prévisions relatives à chaque régime sont, à leur tour, fondées sur différents facteurs, qui sont fonction des caractéristiques particulières du régime. Ces facteurs comprennent le nombre de personnes assurées en vertu du régime et le taux annuel estimatif de "roulement", les niveaux des primes ou les taux des cotisations, l'évolution prévue de ces taux et les augmentations prévues des niveaux de salaires assurés, lorsque les coûts du régime sont liés aux salaires.

Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance chômage : La Loi sur l'assurance-chômage prévoit le paiement d'une prime réduite dans le cas des employés qui maintiennent certains niveaux de revenu pour leurs employés absents de leur travail pour cause de maladie, à condition qu'au moins les cinq douzièmes de la réduction soient remis aux employés. L'administration fédérale a droit à cette réduction en raison de ses politiques de congé de maladie et fait un paiement annuel en argent aux employés équivalant aux cinq douzièmes de la réduction accordée à l'employeur à l'égard de ces employés.

A. Assurance de la Fonction publique

Objectifs

Permettre le paiement de la part de l'employeur des primes d'assurance-maladie, d'assurance de sécurité du revenu et d'assurance-vie, les paiements aux régimes d'assurance-maladie provinciaux ou à leur égard, des impôts provinciaux sur la masse salariale et de la quote-part de l'employeur de la réduction des primes d'assurance-chômage.

Etat financier récapitulatif des ressources

L'activité «Assurance de la Fonction publique» représente 96 pour cent du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1985-1986.

Tableau 2: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986		1984-1985	Différence
	Prévues			
Assurances chirurgicale-médicale et autres	173,834	156,213	17,621	
Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	9,297	8,884	413	
Régimes d'assurance-maladie et autres pour les employés re-crutés sur place (à l'étranger)	1,088	613	475	
Impôts provinciaux sur la masse salariale	72,547	60,443	12,104	
256,766	226,153	30,613		
Moins: Recettes à valoir sur le crédit d'assurance des fonds renouvelables*	25,211	22,186	3,025	
231,555	203,967	27,588		

*Voir page 4-6

2. Mandat légal

Les principales autorisations en vertu desquelles le Conseil du Trésor exécute le programme sont la Loi sur l'administration financière et la Loi portant affectation de crédits de chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance a pour but de fournir la contribution du gouvernement à titre d'employeur aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés et pour le paiement effectués en vertu de certains régimes de pensions résiduels.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'activité: Le programme se compose de deux activités qui reflètent les différentes fins pour lesquelles les dépenses sont autorisées, à savoir les assurances de la Fonction publique et les pensions de la Fonction publique. L'activité «Pensions» n'englobe que certains régimes spécifiques financés par l'administration centrale, car les contributions aux régimes de prestations (par exemple celles payables en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique) sont précisées dans le cadre des programmes particuliers de tous les ministères fédéraux.

Structure de l'organisation: Les coûts d'exécution de ce programme sont compris dans ceux de l'administration centrale du Programme de la fonction publique. La direction du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance incombe au secrétaire adjoint de la Division de la gestion du personnel en général, lequel relève du sous-secrétaire de la Direction de la politique du personnel.

- augmentation de 0.4 million de dollars des réductions de primes d'assurance-chômage;

- augmentation de 0.5 million de dollars de régimes d'assurance-maladie des employés recrutés sur place.

Données de base

Introduction

Le Programme de cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance a pour but de permettre le paiement de l'employeur du coût des régimes d'assurance-maladie, de sécurité du revenu et des autres régimes d'assurance couvrant les employés dont le Conseil du Trésor est l'employeur assigné en vertu de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique ou des autres textes réglementaires.

Les régimes d'assurance actuels mettent les employés et leur famille à l'abri des pertes financières en cas de maladie, d'invalidité ou de décès en leur offrant une protection à des niveaux généralement comparables à la protection fournie par les autres employeurs canadiens. En outre, ce programme permet la fourniture de fonds pour les paiements périodiques obligatoires que le gouvernement, en tant qu'employeur, est tenu de faire en vertu des dispositions de la Loi sur l'assurance-vie et des lois provinciales.

Le Programme prévoit aussi le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes de pension et de sécurité sociale auxquels les employés du gouvernement du Canada recrutés sur place à l'étranger sont assujettis, ainsi que les paiements stipulés dans des lois, notamment la Loi sur la retraite.

Les régimes d'avantages sociaux de la Fonction publique qui se sont développés au fil des années ont été mis en oeuvre afin de maintenir la position concurrentielle de l'Etat sur le marché du travail. Certains régimes ont été instaurés par l'Etat à la suite de négociations et d'accords conclus avec les syndicats. D'autres régimes ont été instaurés afin de respecter les obligations imposées par les lois canadiennes ou pour tenir compte des usages locaux dans le cas des employés recrutés sur place à l'étranger. Une fois ces régimes instaurés, les coûts qui y rattachent échappent, dans une large mesure, au contrôle de l'Etat. Les dépenses sont fonction des rajustements actuariels requis pour maintenir les avantages sociaux existants, de l'évolution du nombre des assurés, des augmentations découlant des traitements, des révisions des avantages sociaux et, dans le cas des prestations des personnes au service du gouvernement canadien dans les pays étrangers, des variations des taux de change internationaux.

A. Etat financier récapitulatif, par activité

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité
(en milliers de dollars)

Référence	1984-1985	Prévisions	1985-1986	Budget des dépenses		
					Différence	à la page
Assurance de la Fonction	4-9	226,153	30,613	256,766	10,579	4-12
Pensions de la Fonction		10,579	.....	267,345	236,732	
Moins: Recettes à valoir sur le crédit						
Recettes des fonds renouvelables		22,186	3,025	25,211	214,546	
				242,134	27,588	

Les recettes sont reçues des fonds renouvelables conformément à la politique du Conseil du Trésor qui exige que les fonds renouvelables englobent la totalité des frais (y compris tous les frais directs, indirects et généraux) dans leurs comptes.

L'augmentation des dépenses en 1985-1986 par rapport aux prévisions de 1984-1985 est le résultat net des différences suivantes:

o augmentation nette de 14.6 millions de dollars des primes prévues d'assurance-maladie;

o augmentation de 12.1 millions de dollars de l'impôt sur la masse salariale au titre de l'assurance-maladie provinciale;

numéros	Ministère et organismes	(dollars)	Budget principal
rédits			1985-1986

15 Contributions de l'Etat aux paiements et 241,722,000

primes d'assurance chirurgicale-médicale et autres assurances et taxes, calculées et versées selon les prescriptions du Conseil du Trésor, en faveur des personnes décrites au crédit 124 (Finances) de la Loi des subsides no. 6 de 1960, au crédit 85a (Finances) de la Loi des subsides no. 5 de 1963, et au crédit 20b (Finances) de la Loi des subsides No. 10 de 1964, et en faveur des personnes à leur charge; contri- bution de l'Etat à des régimes de pensions et à des régimes de prestations de décès, d'assurance-maladie et d'autres régimes d'assurance et des programmes de sécurité sociale pour les employés engagés sur place à l'étranger et au régime d'assurance-hospitalisation (hors du Canada), et autoriser le paiement aux employés de leur part de la réduction des primes conformément au paragraphe 64(4) de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage

Programme par activité

BUDGET PRINCIPAL 1985-86		(EN MILLIERS DE DOLLARS)	
BUDGETAIRE	FONCTION- NEMENT	PAIEMENTS DE TRANSFERT	TOTAL
Moins: RECETTES A VALOIR SUR LE CREDIT			
Total			
BUDGET PRINCIPAL 1984-1985			
203,967	256,766	256,766	25,211
10,579	10,167	10,579	10,579
214,546	266,933	267,345	25,211
			242,134

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$241,722,000 pour les contributions de l'employeur aux régimes d'assurance au cours de l'exercice financier 1985-1986. Les autres dépenses, évaluées à \$412,000, pour des paiements à certains régimes de pension, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)

Budget principal
1985-1986
Budget principal
1984-1985

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance

15	Assurance de la Fonction publique	241,722	214,076
(S)	Pensions de la Fonction publique	412	470

Total du Programme

242,134	214,546
---------	---------

xtraits de la Partie II du Budget des dépenses

4-4

action I

perçu du Programme

Etat financier récapitulatif, par activité

4-6

Données de base

1. Introduction

4-7

2. Mandat légal

4-8

3. Objectif du Programme

4-8

4. Plan d'exécution du Programme

4-8

action II

analyse par activité

Assurance de la Fonction publique

4-9

Pensions de la Fonction publique

4-14

action III

enseignements supplémentaires

Analyse des coûts

4-16

Plan de dépenses
Programme de contributions
de l'employeur aux
régimes d'assurance

1985-1986

B. Initiatives visant à créer des emplois

Objectif

Fournir des fonds pour les projets admissibles, approuvés pendant l'année financière, qui favorisent la stratégie de création d'emplois du gouvernement.

État récapitulatif des ressources

Tableau 2: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		
1985-1986	1984-1985	Différence
Prévues		
Programme d'emploi d'été des étudiants et placement des jeunes	15,000	170,000 (155,000)

*Budget des dépenses tel que déposé au Parlement

Étant donné la nature de cette activité, les dépenses ne sont pas imputées directement sur ce compte. Au cours de l'année, tous les fonds font l'objet d'un transfert afin de suppléer les autres crédits.

Description

L'activité «Initiatives visant à créer des emplois» assure le financement des centres d'emploi pour étudiants qui ont été approuvés en vertu du Programme d'emploi et d'assurance d'emploi et Immigration Canada et qui sont financés par l'administration centrale.

Pour plus de précisions au sujet du rendement, consulter la Partie III, Emploi et Immigration Canada, Programme d'emploi et d'assurance, activité de création directe d'emplois.

On prévoit que les besoins de fonds pour les éventualités resteront proches de leur niveau normal de un pour cent du Budget des dépenses principal approuvé.

Tableau 1 : Comparaison des ressources avec les dépenses prévues dans le Budget des dépenses principal (en millions de dollars)

	1985-1986	1984-1985	1983-1984
épenses budgétaires votées	36,910	36,830	32,549
éventualités du gouvernement	340	315	315
des dépenses budgétaires	0.9	0.9	0.9

A. Éventualités du gouvernement

Objectif

Fournir des fonds pour faire face à l'augmentation des dépenses salariales découlant des conventions négociées et non négociées et des autres besoins relatifs à la paie non compris dans le Budget des dépenses du Ministère, ainsi que pour les dépenses urgentes de toutes sortes qui ne peuvent pas être prévues au moment où le Budget des dépenses est établi.

État récapitulatif des ressources

Étant donné la nature de cette activité, les comptes de fin d'année indiquent toujours un niveau de dépenses de zéro. Toutes les affectations provenant du crédit des éventualités au cours de l'année ont été à la fin de l'année, soit remboursées au moyen d'un budget supplémentaire soit transférées afin de compléter d'autres crédits aux fins de rajustements salariaux. Tout solde restant tombe en annulation à la fin de l'année financière.

Données sur le rendement et la justification des ressources

Le niveau des fonds requis pour les éventualités du gouvernement est déterminé en fonction de l'ampleur et de la complexité des dépenses gouvernementales approuvées, de l'étendue du contrôle du Parlement sur la réaffectation discrétionnaire des dépenses approuvées par l'exécution et du niveau et du taux d'augmentation des traitements de la Fonction publique.

Depuis l'instauration de la structure actuelle des crédits en 1970-1971, on a jugé qu'un montant d'environ un pour cent de la totalité de tous les crédits budgétaires du Budget des dépenses principal constituait un niveau satisfaisant et un montant jugé acceptable par le Parlement.

Structure de l'organisation: Les frais d'exécution de ce programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. C'est le Conseil du Trésor qui prend les décisions concernant l'affectation des fonds du crédit des éventualités ainsi qu'aux fins spéciales de création d'emploi. C'est le sous-secrétaire de la Direction des programmes qui est chargé de faire appliquer ces décisions.

E Perspective de planification

1 Contexte

Éventualités du gouvernement: Le système de gestion des secteurs de dépenses et, en particulier, la gestion des réserves sectorielles par les comités de politique et le calendrier des approbations des nouvelles dépenses, constituent un facteur important pour déterminer le niveau de financement des éventualités du gouvernement. On propose souvent le financement temporaire pour des articles qui n'ont pas été prévus ou qui peuvent pas figurer dans le budget principal parce qu'il n'y a pas de définition spécifique à leur égard à ce moment-là.

Initiatives visant à créer des emplois: Le niveau de financement des initiatives visant à créer des emplois d'éte est établi par le Cabinet dans le cadre de la stratégie globale de création d'emplois du gouvernement.

Efficacité du Programme

La fourniture de fonds par le Parlement aux fins des éventualités du gouvernement pour payer diverses menues dépenses imprévues contribue à la conduite efficace et harmonieuse des activités du gouvernement, en permettant à l'exécutif la latitude et la souplesse voulues pour répondre rapidement aux dépenses urgentes qui s'imposent, tout en maintenant le principe du contrôle des dépenses par le Parlement et de la responsabilité financière du pouvoir exécutif.

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financiers par l'administration centrale ont pour but de permettre le financement des postes qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'on établit le Budget des dépenses principal. Ils servent en outre à financer les programmes d'emploi spéciaux qui sont coordonnés par le Conseil du Trésor en attendant l'affectation définitive des fonds. Ces fonds sont fournis pour compléter tous les programmes gouvernementaux.

À l'exception des rajustements de traitements, les affectations faites sur le crédit des éventualités sont recouvrées des ministères au moyen des budgets supplémentaires déposés ultérieurement au Parlement. Le crédit des éventualités est un mécanisme à financer qui permet aux ministères et organismes d'entreprendre la mise en oeuvre des décisions de principe urgentes du Cabinet. Les montants affectés pour les rajustements salariaux ne sont pas récupérés des ministères et organismes, mais restent un supplément au crédit accordé pour le paiement des dépenses.

2. Mandat légal

Les principales autorisations législatives sont la Loi sur l'administration financière et la Loi portant affectation de crédits pour chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour objectif de fournir des fonds pour les dépenses urgentes et imprévues qui surviennent après le dépôt du Budget principal et pour les programmes gérés par l'Administration centrale.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le programme comprend deux activités qui reflètent les différentes fins pour lesquelles le financement est demandé: les éventualités du gouvernement et les initiatives en vue de la création d'emplois.

Titres de la Partie II

Budget des dépenses

Crédits - Libellé et montants

Ministère et organismes (dollars) Budget principal 1985-1986

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financiers par l'administration centrale

Éventualités du gouvernement - Sous

340,000,000

TTrésor, pour ajouter des sommes à

d'autres crédits relativement à la

feuille de paie et à d'autres besoins et

pour payer diverses menues dépenses

imprévues auxquelles il n'est pas

autrement pourvu, y compris les primes

attribuées en vertu de la Loi sur les

inventions des fonctionnaires; auto-

risation de ré-employer toutes les

sommes affectées à des besoins, autres

que ceux de la feuille de paie, tirées

sur d'autres crédits et versées au

présent crédit

Initiatives visant à créer des emplois -

15,000,000

Sous réserve de l'approbation du Conseil

du Trésor, pour ajouter des sommes à

d'autres crédits et fournir des

ressources en vue de couvrir les frais

se rapportant au placement de personnes

et aux emplois et aux activités d'être

pour les étudiants

Budget principal 1985-1986
Fonction-
nement
Budget principal 1984-1985

Programme par activité

en milliers de dollars)

Budget principal 1985-1986

Budget principal 1984-1985

Éventualités du
gouvernement
création d'emplois

340,000

15,000

340,000

15,000

315,000

170,000

355,000

355,000

485,000

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$340,000,000 pour les éventualités du gouvernement et \$15,000,000 pour les initiatives visant à créer des emplois financés par l'administration centrale au cours de l'exercice financier 1985-1986.

Besoins financiers par autorisation

Credits	(en milliers de dollars)	Budget principal	1985-1986	Budget principal	1984-1985
---------	--------------------------	------------------	-----------	------------------	-----------

Programme des éventualités
du gouvernement et
programmes financés par
l'administration centrale

5

Éventualités du
gouvernement

340,000

315,000

10

Initiatives visant à
créer des emplois

15,000

170,000

Total du Programme

355,000

485,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses	3-4
---	-----

Action I
Perçu du Programme

Données de base	
1. Introduction	3-6
2. Mandat légal	3-6
3. Objectif du Programme	3-6
4. Plan d'exécution du Programme	3-6
Perspective de planification	
1. Contexte	3-7
2. Efficacité du Programme	3-7

Action II
Analyse par activité

Eventualités du gouvernement	3-8
Initiatives visant à créer des emplois	3-10

Plan de dépenses
Programme des éventualités du
gouvernement et des programmes
financés par l'administration
centrale

1985-1986

Tableau 9: Coût du Programme pour 1985-86 (en milliers de dollars)

* Services fournis sans frais par les autres ministères.
** Recettes de provenances diverses.

Dépenses en personnel
 Tableau 8 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement		Provision pour le traitement annuel moyen	1985-1986
	84-85	83-84	traitement actuel	
Administration et services extérieurs	148	131	114	50,350 - 96,300
Sciences et professions	44	33	36	14,570 - 65,000
Administration et service extérieur	355	374	366	13,330 - 63,870
Technique	12	13	13	12,635 - 57,764
Administratif	218	216	236	13,352 - 37,130
				21,900

Note: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 7: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues 1984-1985	Réelles 1983-1984		
Personnel	34,182	32,645	29,515	
	Traitements et salaires			
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4,239	4,337	
	Autres frais touchant le personnel	2	133	
	38,964	36,886	33,985	
Biens et services	1,068	1,028	870	
	Transports et communications			
	Information	1,746	1,587	
	Services professionnels et spéciaux	8,413	7,943	
	Location	241	401	
	Achat de services de réparation et d'entretien	40	64	
	Services publics, fournitures et approvisionnements	241	342	
	Services administratifs	6,972	6,608	
	(Finances)	369	369	
	Toutes autres dépenses	365	365	
			19,090	17,560
Total des frais de fonctionnement			58,054	51,545
Capital			....	72
Paiements de transfert			153	141
Total des dépenses			58,207	51,758

ournir des directives aux cadres de la haute direction, ainsi que des services d'information, financiers, administratifs et de personnel au Secrétariat.

État récapitulatif des ressources

Tableau 6 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1985-1986				Prévues		Différence
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	
Administration	13,392	157	12,828	161	546	(4)	

ette activité comprend une provision pour les bureaux du président, du secrétaire, la Division des services intégrés, la Division des communications et la Direction de l'administration.

La Division des services intégrés fournit des services de planification et de coordination aux gestionnaires du Secrétariat.

La Division des communications assure au Secrétariat et au Bureau du Contrôleur général des services de rédaction, de révision et de consultation en ce qui concerne les discours, les communications de presse, les publications, les relations publiques et les stratégies en matière de communications.

La Direction de l'administration assure conjointement les services financiers, administratifs et de personnel dont ont besoin le Secrétariat et le Conseil du Trésor, le Bureau du Contrôleur général et le Ministère des Finances.

Evaluation et vérification : élabore et tient à jour des systèmes d'information et des procédures administratives, veille au respect des dispositions obligatoires de la politique, définit les indicateurs de rendement, évalue les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs du gouvernement et donne des conseils aux ministères, aux organismes et aux sociétés de la Couronne au sujet de la gestion des données, de la vérification et de l'évaluation du Programme des langues officielles.

Gestion : englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la direction et la liaison avec les provinces et les groupes qui parlent les langues officielles.

Travailler, communiquer et évaluer les politiques et les programmes des langues officielles au sein de la Fonction publique fédérale.

État récapitulatif des ressources

Tableau 5 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses		Prévisions		Différence	
	1985-1986	1986	1984-1985	1985	A-P	\$
Opérations	1,355	24	1,220	24	135	-
	439	8	411	8	28	-
	Politiques					
	évaluation et					
	vérification					
Évaluation	2,691	24	2,643	24	48	-
	597	11	646	11	(49)	-
5,082		67	4,920	67	162	-

Description

Cette activité incombe à la Direction des langues officielles, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités :

Opérations : Veille à l'application efficace des politiques et des programmes des langues officielles dans les ministères, les organismes et les sociétés de la Couronne.

Politiques : élabore les politiques, en interprète l'esprit et l'application, détermine leurs répercussions et effectue les rajustements qui imposent pour l'application de la loi sur les langues officielles et une politique gouvernementale.

Elaboration et révision des politiques: élabore et révisé les politiques relatives au matériel, aux biens immobiliers, aux services et aux systèmes de gestion de l'information; elle est aussi chargée de l'élaboration des politiques administratives relatives à la loi sur l'accès à l'information et de la loi sur la protection des renseignements personnels.

Mise en oeuvre et examen des politiques: examine les présentations envoyées par les ministères au Conseil du Trésor, surveille certaines politiques et tient à jour le système d'information sur les présentations de la Direction.

Planification et évaluation: effectue l'évaluation de certaines politiques pendant un cycle de cinq ans et, le cas échéant, effectue des études spéciales; publie aussi le Manuel de la politique administrative et donne des conseils aux ministères au sujet des analyses des répercussions socio-économiques des nouveaux règlements importants du gouvernement relatifs à l'hygiène, à la sécurité et à l'équité.

Primes d'encouragement: comprend le Secrétariat des primes d'encouragement qui est chargé de l'exécution du Programme des primes d'encouragement dans la Fonction publique.

Réforme de la réglementation: englobe le Bureau du coordonnateur de la réforme de la réglementation, qui est chargé d'assurer la coordination et la liaison avec les ministères, les organismes et les groupes du secteur privé touchés par la réforme de la réglementation.

Conseil d'examen des services communs (CESC): comprend le Secrétaire du Conseil d'examen des services communs, qui donne des conseils au CESC, lequel est lui-même un comité consultatif indépendant de fonctionnaires supérieurs établi pour conseiller les ministres du Conseil du Trésor au sujet de la résolution des questions de services communs.

Gestion: englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la Direction.

aborder, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes administratifs et d'information, afin de garantir la probité et la prudence dans l'acquisition et l'utilisation du matériel et des services requis pour fournir un appui efficace aux programmes gouvernementaux.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 4: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	A-P	\$	A-P	\$	A-P
1985-1986			Prévues		
1984-1985					Différence

laboration et révision	2,144	31	2,192	33	(48)	(2)
des politiques						
mise en oeuvre et examen	2,580	30	2,341	30	239	-
des politiques						
évaluation et						
lanification	947	14	1,045	14	(98)	-
évaluation						
rimés d'encouragement	708	5	788	5	(80)	-
réforme de la						
réglementation	746	10	706	10	40	-
conseil d'examen des						
services communs	99	2	179	3	(80)	(1)
estion	168	3	174	3	(6)	-
7,392	95		7,425	98	(33)	(3)

Description

ette activité incombe à la Direction de la politique administrative, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend six sous-activités:

Rémunération: recommande et met à jour des systèmes d'information; fait des recherches sur la rémunération et des analyses connexes.

Gestion: englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la Direction, y compris les analyses de la rémunération.

Objetif

laborer et appliquer les politiques visant à améliorer les relations entre l'employeur et les employés de la Fonction publique fédérale.
tat récapitulatif des ressources

Tableau 3: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1985-1986		Prévues		1984-1985		Différence
	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	
Négociations collective	1,882	28	1,838	28	44	-	
représentation et arbitrage	922	14	874	14	48	-	
démunération	1,923	32	1,884	32	39	-	
gestion	984	16	883	16	101	-	
	5,711	90	5,479	90	232		

Description

Cette activité incombe à la Direction des relations de travail, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités:

Négociation collective: négocie, interprète et applique les conventions collectives de la Fonction publique fédérale, entreprend des consultations collatérales et mixtes avec les syndicats et propose et met en oeuvre des mesures pour améliorer la négociation collective.

Représentation et arbitrage: fait appliquer le processus de règlement des griefs au niveau de la sentence arbitrale, établit la position de l'employeur au sujet des désignations et des exclusions ainsi que de l'accréditation des unités de négociation.

Organisation et classification : élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils sur les questions relatives à l'organisation des ministères fédéraux, aux systèmes et aux normes de classification et à la formation des préposés à la classification; élabore des politiques d'administration de la paye et des systèmes d'information sur le personnel à l'échelle de l'administration fédérale afin d'aider le Conseil du Trésor et le ministère à gérer la fonction du personnel; est aussi chargée d'administrer le Programme d'affectations temporaires.

Ressources humaines : élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant l'action positive, les minorités visibles, les droits de la personne, la formation, la planification des ressources humaines et les pratiques et gestion innovatrices.

Gestion : comprend le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités, y compris la fonction d'évaluation des programmes de la Direction.

Élaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes en matière de personnel ainsi que les conditions d'emploi nécessaires pour permettre aux gestionnaires de gérer les ressources humaines requises pour exécuter les programmes gouvernementaux.

État récapitulatif des ressources

Tableau 3: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Description	Budget des dépenses		Prévues		Différence	
	1985-1986	A-P	1984-1985	A-P	\$	A-P
Gestion du personnel n général n organisation et classification ssources humaines stion	4,210	65	4,390	68	(180)	(3)
	7,725	80	8,448	83	(723)	(3)
	2,000	32	1,985	33	15	(1)
	822	13	791	13	31	-
	14,757	190	15,614	197	(857)	(7)

Cette activité incombe à la Direction de la politique du personnel, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités:

Gestion du personnel en général: élabore et met en oeuvre des politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant la santé et la sécurité, les pensions, les avantages sociaux et la rémunération du personnel de direction et de gestion; est aussi responsable du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance.

Description

Cette activité incombe à la Direction des programmes, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités :

Analyse des programmes : analyse les programmes et examine les plans opérationnels plurianuels afin de conseiller le Conseil du Trésor au sujet de la répartition des ressources; communiquer aux ministères, organismes et sociétés de la Couronne les politiques, directives et décisions émanant du Conseil du Trésor qui influent sur l'utilisation et le niveau des ressources.

Analyse des dépenses et prévisions budgétaires : tient à jour la comptabilité des dépenses du gouvernement, fournit un soutien technique en matière de budget et de systèmes de traitement électronique des données; fournit des instructions aux ministères au sujet de la préparation des plans opérationnels plurianuels (POP) et des présentations relatives au budget principal.

Sociétés d'Etat : offrent un service commun au Secrétariat du Conseil du Trésor et au ministère des Finances, examinent les exigences financières et l'évolution des politiques et de la législation visant ces sociétés et leur filiales et présentent des avis sur ces questions.

Gestion : comprend le bureau du sous-secrétaire, lequel fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités de la direction.

1. Gestion des dépenses

Objectif

À partir d'une analyse des plans et programmes du Ministère et dans le cadre du Système de gestion des secteurs de dépenses, recommander au gouvernement l'acceptation ou la modification des propositions spécifiques relatives aux dépenses, afin :

- de tenir compte de l'ordre de priorité que le gouvernement attribue aux objectifs;

- d'accroître l'efficacité des programmes actuels et envisagés;

- d'utiliser de façon plus efficace les années-personnes, les installations, l'équipement, le matériel et les approvisionnements destinés à l'exécution des programmes;

- de dresser le budget des dépenses en vue de son approbation par le Parlement.

État récapitulatif des ressources

Tableau 2: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1985-1986	Prévues 1984-1985	Différence
	A-P	\$	A-P
	\$		\$
	A-P		A-P
analyse des programmes	4,494	4,303	74
analyse des dépenses et prévisions budgétaires	3,327	3,496	47
sociétés d'État	2,868	1,131	19
gestion	1,184	1,190	14
	11,873	10,120	154
	178		1,753
			24

B. Perspective de planification

1. Contexte

Le Conseil du Trésor, en tant que gestionnaire général et employeur de la Fonction publique, donne suite aux priorités de l'État qui traduisent les préoccupations socio-économiques du pays.

2. Initiatives

Les travaux que le Secrétariat entreprendra en 1985-1986 touchent plusieurs sujets de préoccupations, notamment:

La révision des dépenses: On continuera d'insister sur l'analyse financière des nouvelles propositions de dépenses afin de donner au Conseil du Trésor et aux comités d'orientation des avis sur l'incidence de ces propositions sur la gestion et les ressources.

Gestion des ressources humaines: Le Secrétariat désire vivement que l'on améliore surtout les relations avec les syndicats de la Fonction publique et que l'on examine les moyens d'y parvenir; c'est pourquoi, le public en 1984 la Direction des relations de travail. Par ailleurs, les travaux de perfectionnement du système de gestion du personnel continueront.

Direction générale des sociétés d'État: Cette direction a été formée en 1984 et regroupe des services qui relevaient autrefois du Secrétariat et du ministère des Finances. Elle fait appliquer les récentes modifications à la Loi sur l'administration financière et fournit des analyses approfondies et des avis sur les questions qui concernent ces sociétés.

Politique administrative: On continuera, partout dans le Secrétariat mais surtout en ce qui concerne l'administration des marchés, de trouver les moyens d'améliorer la gestion dans la fonction publique en augmentant l'efficacité de la délégation des pouvoirs et l'efficacité des mécanismes d'imputabilité.

3. Efficacité du Programme

Le principal moyen d'évaluer l'efficacité des programmes est de mesurer la pertinence des politiques approuvées dans les domaines de la gestion du personnel, des langues officielles et de la gestion du matériel et des services. Ces politiques sont continuellement examinées pendant l'évaluation officielle des programmes du Secrétariat et les consultations connexes avec les agents d'autres ministères et organismes.

La Direction de l'administration fournit des services communs au Secrétariat, au Bureau du Contrôleur général et au ministère des Finances. Les fonds inscrits sous cette rubrique comprennent les frais du bureau du président et du secrétaire, de la Division des communications, des services de soutien direct et de la part des services administratifs assumée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Tableau 1 : Ressources requises, par service et par activité, pour 1985-1986 (en milliers de dollars)

Le secrétaire du Conseil du Trésor / Le secrétaire associé du Conseil du Trésor		Sous-secrétaire Direction de la politique du personnel	Sous-secrétaire Direction des relations de travail	Sous-secrétaire Direction de la politique administrative	Sous-secrétaire Direction des langues officielles	Directeur général Direction administrative	Total
		178	190	90	95	67	157
		11,873	14,757	5,711	7,392	5,082	13,392
Personnes	milliers						
dollars							58,207

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique fournit les ressources humaines et financières pour toutes les activités du Secrétariat. Ce dernier aide le Conseil du Trésor à examiner et à approuver les politiques, lignes directrices et directives qui régissent la gestion de la Fonction publique et les présentations soumises par les ministères et organismes particuliers.

2. Mandat légal

Les principales autorisations législatives du Conseil du Trésor reposent sur la Loi sur l'administration financière et sur la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Le Conseil est aussi autorisé par le Gouverneur en conseil à mettre en oeuvre certaines dispositions de la Loi sur les langues officielles en ce qui a trait à la Fonction publique, de la Loi sur la pension de la Fonction publique, de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires et des autres lois sur les pensions de retraite. En outre, plusieurs autres lois confèrent des responsabilités au Conseil, généralement dans le cadre d'un processus d'approbation.

3. Objectif du Programme

Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique a pour objectif d'aider le Conseil du Trésor dans l'exécution de ses responsabilités statutaires en ce qui touche la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'État.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique comprend six activités: la gestion des dépenses, la gestion du personnel, les relations de travail, la politique administrative, les langues officielles et l'administration du Ministère.

Structure de l'organisation: Le tableau I montre les rapports de subordination des six directions avec le Secrétariat et les ressources qui s'y rattachent. Les directions et la structure des activités ont des rapports d'égal à égal.

Ministère et organismes	(dollars)	1985-1986
Budget principal		

Programme relatif à l'administration
centrale de la Fonction publique

Administration centrale de la Fonction
publique - Dépenses du Programme, y

compris les paiements aux fonctionnaires
retraités et à la succession des fonc-
tionnaires décédés lorsqu'une prime à
l'initiative ou au mérite a été
approuvée, paiements accordés en vertu
du Régime des primes d'encouragement de
la Fonction publique du Canada et
subventions inscrites au Budget

Programme par activité

en milliers de dollars)		Budget principal 1985-1986	Années- Budgétaire	Personnes fonction- naires	de transfert
Budget principal	1984-1985	Total			

Administration des dépenses	178	11,873	10,120	11,873	15,614	5,479
Administration du personnel	190	14,757	14,757	14,757	15,614	5,479
Initiative	90	5,711	5,711	5,711	5,711	5,479
Administrative	95	7,392	7,392	7,392	7,425	7,425
Ingénierie officielle	67	5,082	5,082	5,082	5,082	4,920
Administration	157	13,239	13,239	13,239	13,392	12,828
Centrale	777	58,054	58,054	58,054	58,207	56,386

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$53,385,000 à l'appui du Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique en 1985-86. Les autres dépenses, évaluées à \$4,822,400 contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et le traitement ainsi que l'allocation pour automobile du Président, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)

Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985
----------------------------	----------------------------

Programme relatif à l'administration
Centrale de la Fonction publique

1	Dépenses du Programme	53,385	52,106
(S)	Président du Conseil du Trésor - Traitement et allocation pour automobile	42	41
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4,780	4,239

Total du Programme

58,207	56,386
--------	--------

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

2-4

Section I
Aperçu du Programme

- A. Données de base
 - 1. Introduction
 - 2. Mandat légal
 - 3. Objectif du Programme
 - 4. Plan d'exécution du Programme
- B. Perspective de planification
 - 1. Contexte
 - 2. Initiatives
 - 3. Efficacité du Programme

2-6
2-6
2-6
2-6
2-8

Section II
Analyse par activité

- A. Gestion des dépenses
 - 8. Gestion du personnel
 - C. Relations de travail
 - D. Politique administrative
 - E. Langues officielles
 - F. Administration du Ministère

2-9
2-11
2-13
2-15
2-17
2-19

Section III
Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
 - 1. Dépenses par article
 - 2. Dépenses en personnel
- B. Analyse des coûts

2-20
2-21
2-22

Plan de dépenses
Programme relatif à
l'administration centrale
de la Fonction publique
1985-1986

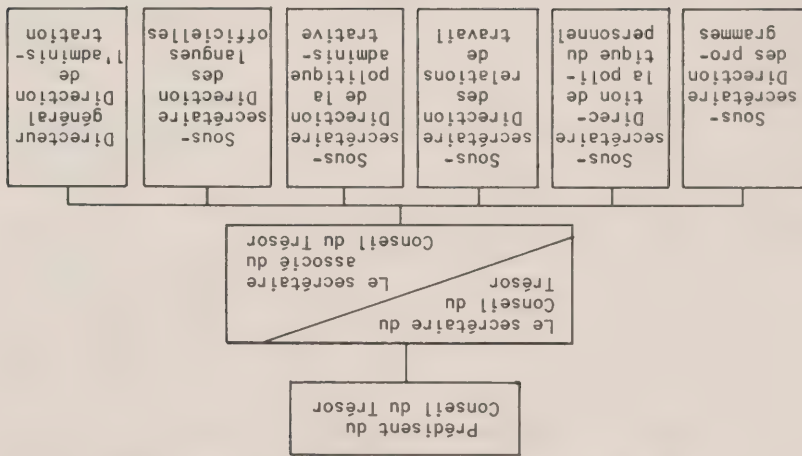
Tableau 2: Plan de dépenses du ministère par programme, 1985-1986 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévues 1984-1985	\$	Différence	%	Référence à la pag
Administration centrale de la Fonction publique	58,207	56,386	1,821	3.2	2-3
Programme des éventualités du gouvernement et programmes financiers par l'administration centrale	355,000	485,000 (130,000)	(26.8)		3-3
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	242,134	214,546	27,588	12.9	4-3
Programme d'affectations temporaires	725	684	44	6.4	5-3
Total des dépenses budgétaires	656,066	756,616 (100,550)	(13.3)		

programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance: Ce programme fournit des fonds pour permettre au gouvernement, en tant qu'employeur, de verser des contributions aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés.

programme d'affectations temporaires: Ce programme fournit une équipe de cadres et de hauts fonctionnaires pour l'exécution de tâches temporaires fortement prioritaires dans les autres ministères et organismes. Ce programme permet de récupérer les coûts.

Tableau 1: Rapport entre l'organisation et les dépenses des programmes en 1985-1986 (en milliers de dollars)



11,873 14,757 5,711 7,392 5,082 13,392 58,207

Administration centrale de la Fonction publique

355,000 355,000

Programme des activités gouvernementales et des programmes financés par l'administration centrale

242,134 242,134

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance

725 725

Programme d'affectations temporaires

366,873 257,616 5,711 7,392 5,082 13,392 656,066

Total

Rôle et responsabilités

Le Conseil du Trésor est un comité du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il est composé du président du Conseil du Trésor, du ministre des Finances et de quatre autres ministres nommés de temps à autre par le gouverneur en conseil.

Le Secrétaire du Conseil du Trésor est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor. Le deuxième organisme est le Bureau du Contrôleur général du Canada. Ces deux organismes relèvent du président du Conseil du Trésor.

Le Secrétaire du Conseil du Trésor est l'organe administratif du Conseil du Trésor. Il est dirigé par le secrétaire et fonctionne en vertu des pouvoirs généraux conférés par les articles 3 à 7 de la Loi sur l'administration financière ainsi que d'autres lois; il seconde le Conseil du Trésor en tant que directeur général et employeur de la Fonction publique. À ce titre, le Secrétaire édicte des politiques, directives et règlements en ce qui a trait à la gestion des ressources financières, humaines et matérielles et s'intéresse aux initiatives, questions et activités qui touchent tous les secteurs de dépenses du gouvernement.

Organisation et programmes du Ministère

Le Secrétaire du Conseil du Trésor comprend cinq directions et quatre programmes. Le présent plan de dépenses du Ministère décrit ces programmes en détail. Voici une brève description de chacun d'eux:

Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique: Ce programme comprend six activités, dont cinq ont pour objet de dispenser des conseils et d'élaborer des politiques dans les domaines d'administration des dépenses, de la gestion du personnel, de la politique administrative et des langues officielles, alors que la sixième assure l'administration du Ministère. Il fournit aussi les ressources nécessaires pour l'application des trois autres programmes du Secrétaire.

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale: Ce programme fournit des fonds pour compléter d'autres crédits se rapportant aux charges salariales et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu. Il fournit aussi des ressources pour financer un nombre restreint de programmes à financement centralisé.

1-1	ésumé du Ministère
2-1	programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique
3-1	programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale
4-1	programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance
5-1	programme d'affectations temporaires

Ce plan de dépenses est conçu comme un document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend 5 chapitres. Le premier présente le Secrétariat. Les 4 autres présentent les plans de dépenses de chaque programme du Ministère.

Les chapitres 2 à 5 commencent par des extraits de la Partie II Budget des dépenses pour le programme que l'on décrit. Cette formule pour but d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme.

Budget des dépenses 1985-1986

Partie III

Conseil du Trésor du Canada
Secrétariat

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. La Partie II renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1985

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1986-III-70

Canada: 9.00 \$
à l'étranger: 10.80 \$

Prix sujet à changement sans préavis

**Conseil du Trésor
du Canada
Secrétariat**

**Budget
des dépenses
1985-1986**

Partie III

Plan de dépenses



Veterans Affairs Canada



1985-86 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1985

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1986-III-49
ISBN 0-660-52957-2

Canada: \$12.00
Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice

1985-86 Estimates

Part III

Veterans Affairs Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are six chapters in this document. The first provides an introduction to the portfolio. The other five present the Expenditure Plans for each of the portfolio's programs. It should be noted that for 1985-86 Estimates, the former Pensions Program has been split into the Canadian Pension Commission Program and the Pension Review Board Program.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the program's financial performance over the past year.

The Program Expenditure Plans for the Veterans Affairs Program is divided into three sections. These sections provide increasing levels of details for the program. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that forms the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

The Program Expenditure Plans for the War Veterans Allowance Board Program, the Pension Review Board Program, Canadian Pension Commission Program and the Bureau of Pensions Advocates Program comprise two sections. Section I provides a detailed overview of the program including a description as well as information on its background, objectives and planning perspective. Section II provides further information on costs and expenditures by object that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. For access to financially oriented information, the Portfolio Spending Plan in Part I provides page references to the schedule of Financial Requirements in each Program Expenditure Plan. When appropriate, each of these schedules in turn provides cross-references to the more detailed information about each of the activities of a program.

Table of Contents

Portfolio Summary	1 - 1
Veterans Affairs Program	2 - 1
War Veterans Allowance Board Program	3 - 1
Pension Review Board Program	4 - 1
Canadian Pension Commission Program	5 - 1
Bureau of Pensions Advocates Program	6 - 1

Portfolio Summary

Roles and Responsibilities

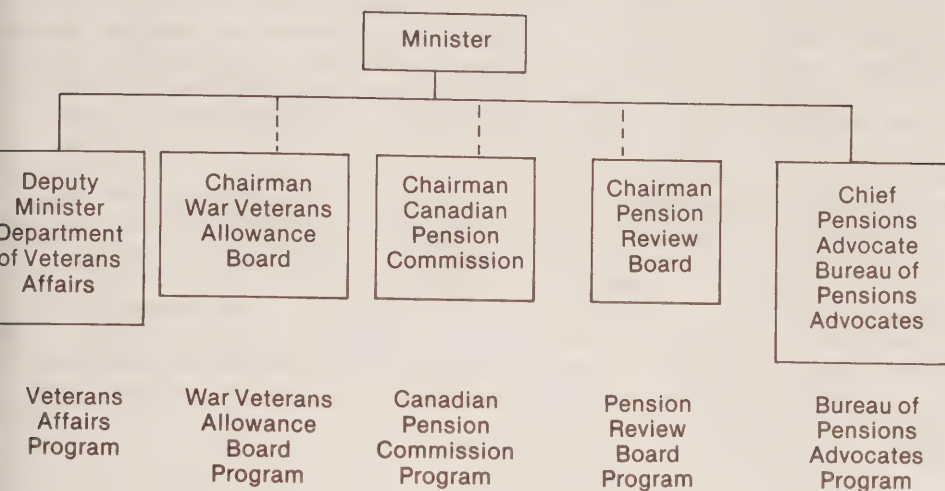
In recognizing the unique contribution made by veterans and certain civilians to Canada's war and peacekeeping efforts over the past decades, Canada has established various assistance programs designed specifically for these persons. The following items constitute the core of the assistance benefits available to veterans and certain civilians, their survivors and dependants:

- pensions and benefits to compensate for death and disability regardless of income of recipients (some few cases are, however, discretionary and a means test is required);
- health care related to pensioned disability including medical care in the home; and uninsured services (drugs, glasses, etc., institutional care in departmental, contract and non-contract facilities) for eligible veterans;
- income support, in the form of allowances, as compensation for veterans suffering financially due to the intangible effects of war;
- legal aid service available at all levels of the pension process and to represent applicants for appeals to the War Veterans Allowance Board;
- an appeal and review forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowance Act;
- a final tribunal for pension claims under the Pension Act; and
- assistance and services to veterans who settled under the Veterans' Land Act so that they may acquire title to the property on which they are established.

Portfolio Organization and Programs

The Veterans Affairs Portfolio is headed by a Minister responsible to Parliament for the Department of Veterans Affairs and the Bureau of Pensions Advocates. The Minister also reports to Parliament for the Canadian Pension Commission, the Pension Review Board, and the War Veterans Allowance Board. To provide support for the Deputy Minister, where direct contact is required with Central Agencies and client interest groups, the Department of Veterans Affairs established a National Capital Operations Branch in Ottawa. The Canadian Pension Commission is represented by the Ottawa Core Group. Figure 1 represents the organization of the Veterans Affairs Portfolio.

Figure 1: Veterans Affairs Portfolio Organization



The Department of Veterans Affairs, which manages the Veterans Affairs Program, provides income support, in the form of allowances, and health services to veterans, their dependants and survivors through a head office organization as well as regional and district offices located throughout Canada. It also provides counselling services and assistance to veterans in managing or acquiring title to property acquired under the Veterans Land Act.

The War Veterans Allowance Board provides an appeal and review forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act.

The Canadian Pension Commission manages the Canadian Pension Commission Program and administers the Pension Act, Parts I to X of the Civilian War Pensions and Allowances Act, and various other acts, orders and regulations which provide for the award of pensions and benefits as compensation for disability or death related to military or other qualified service. These services are provided through a head office organization with district offices in each province.

The Pension Review Board is responsible for determining all matters of interpretation of the Pension Act and for reviewing and rendering decisions in cases of appeal by eligible ex-members of the armed forces, certain civilians and/or their respective dependants who are dissatisfied with final decisions of the Canadian Pension Commission.

The Bureau of Pensions Advocates provides a legal service to applicants seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes and orders. This assistance is available at all levels of the pension process. As a result of a recent amendment to the War Veterans Allowance Act, the Bureau now represents applicants for appeals to the War Veterans Allowance Board. Services are provided through a head office organization and district offices in each province.

War Veterans Allowance Process: Bill C-39 as approved in 1984, by Parliament, has resulted in significant changes to the decision and appeal structure governing the operation of the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance program. The Veterans Allowance District Authorities (VADA) were abolished effective October 1, 1984 and replaced with a more efficient and responsive decision making structure. In addition, Regional Directors General, Veterans Services Branch, have become the first level of review for appellants who are dissatisfied with initial adjudications. As an improvement to the appeal process the Bureau of Pensions Advocates is now allowed to represent appellants at hearings of the War Veterans Allowance Board.

Figure 2 presents the basic steps of the War Veterans Allowance application process.

Figure 2: Application Process For Allowances

War Veterans Allowance Process		
Step	Activity	Responsibility
<u>1. Application</u>		
a)	Applicant/representative prepares an application or requests Veterans Services District Office counsellor to do same. This is sent to the Veterans Services Regional Office.	Applicant/representative
b)	An adjudication is made by a Veterans Services Entitlement Clerk, who informs the applicant of the decision and that the applicant has 60 days to ask for redress from the Minister through the Veterans Services Regional Director General, if the decision is unsatisfactory.	Entitlement Clerk
c)	The Entitlement Clerk calculates the allowance and a monthly remittance is sent to the applicant.	Entitlement Clerk

d)	War Veterans Allowance Board (WVAB) may review any decision made.	WVAB
2. <u>Redress Request</u>		
a)	The Veterans Services Regional Director General (VSRDG) reviews the initial adjudication and advises the applicant of his ruling.	VSRDG
b)	If unsatisfactory, the applicant or the Bureau of Pensions Advocates (BPA), if requested by the applicant, has the option of filing a notice of intent to appeal with the WVAB within 60 days of receiving the redress ruling, and preparing an appeal.	Applicant/BPA
3. <u>Appeal</u>		
a)	When the notice of appeal is received, the WVAB case analyst requests documentation from the Veterans Services Regional Office.	WVAB Case Analyst
b)	The case analyst will review the case and make written recommendations to the War Veterans Allowance Board for a ruling.	WVAB Case Analyst
c)	On the required date, the applicant/Bureau of Pensions Advocates may present the case to the War Veterans Allowance Board.	Applicant/ Bureau of Pensions Advocates
d)	The War Veterans Allowance Board makes a decision. If dissatisfied, the applicant may request the Board to review it's decision or appeal to the Federal Court.	War Veterans Allowance Board

Pensions Process: Together, the Bureau of Pensions Advocates, the Canadian Pension Commission, and the Pension Review Board are the three organizations involved in the processing of pension benefit applications. Initially, any eligible ex-member of the armed forces, certain civilians and/or their respective surviving spouses or other persons who believe they have a claim for any benefit may submit an application to the Canadian Pension Commission. There are a number of steps beyond the initial applications where an applicant can introduce further evidence to support the claim. Figure 3 presents the basic steps of the pension application process and the organizational responsibilities assigned for each stage.

Figure 3: Application and Appeal Process for Pensions

Pensions Process		
Step	Activity	Responsibility
1. <u>First Application</u>		
a)	The applicant contacts an advocate (Bureau of Pensions Advocates, Royal Canadian Legion, etc.) re making a claim.	Applicant
b)	The advocate submits a notice of intent to the Canadian Pension Commission.	Advocate
c)	The advocate obtains the file, service dossier, relevant medical reports, etc., prepares the case and submits a claim to the Canadian Pension Commission (CPC).	Advocate
d)	The application is registered, acknowledged, medical précis prepared, medical opinion prepared and the case is placed before Commissioners who adjudicate the claim.	CPC
e)	If the decision is unfavourable, the applicant is informed of appeal rights. If favourable, a medical examination is required to establish quantum (present disability).	CPC
f)	A medical examination is carried out and a recommendation for Pension Award submitted to Head Office, Canadian Pension Commission for approval.	CPC
g)	Documentation is forwarded to Pension Pay for processing and requisition of cheque. The applicant is informed of the amount of the pension.	CPC/ Department of Veterans Affairs
2. <u>Application for Entitlement or Assessment Board</u>		
a)	The applicant, through the advocate, sends a request for hearing to the Head Office, Canadian Pension Commission. The Commission will acknowledge the request.	Applicant/ Advocate/CPC

- b) Statement of Case is prepared and mailed to the advocate. CPC
- c) The advocate notifies CPC of readiness to be heard. Advocate
- d) A date is set for the hearing. CPC/Advocate
- e) The claim is adjudicated (Board hears evidence of applicant and witnesses, and argument by advocate). CPC
- f) The remaining process is as for steps e) to g) of First Application.

3. Appeal to Pension Review Board

- a) The applicant, through the advocate, notifies the Pension Review Board (PRB) of wish to appeal. Applicant/
Advocate
 - b) The Pension Review Board requests case documentation from the Canadian Pension Commission, who comply. PRB/CPC
 - c) The Pension Review Board sends documentation to the advocate and awaits notice of readiness to proceed. PRB/Advocate
 - d) The case is listed, heard and adjudicated. PRB/Advocate
 - e) If successful the Pension Review Board notifies the Canadian Pension Commission. If unsuccessful, the applicant can appeal to Federal Court or file an application to vary the Board decision on basis of new evidence, error in fact or in law. PRB/CPC/
Applicant
-

Portfolio Spending Plan

Figure 4 presents the spending plan for the portfolio. All proposed expenditures are budgetary.

Figure 4: Portfolio Spending Plan (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change \$	%
Veterans Affairs Program	802,139	778,495	23,644	3.0
War Veterans Allowance Board Program	1,636	1,599	37	2.3
Pension Review Board Program	1,209	1,148	61	5.3
Canadian Pension Commission Program	767,564	734,465	33,099	4.5
Bureau of Pensions Advocates Program	4,899	4,586	313	6.8
	1,577,447	1,520,293	57,154	

Portfolio Priorities

Within the portfolio, highest priority is placed on the adequacy and responsiveness of service to clients. In this context, the following areas are being developed or enhanced on a continuing basis:

- actively pursue desired turnaround times;
- study and implement ways to improve services and communications with an increasingly aging and in some cases severely disabled clientele;
- refine Management Information Systems with a view to improving forecasting capability; and
- implement procedures to simplify and speed up process.

**Veterans Affairs Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
Extract from Volume II of the Public Accounts	2-7
Section I	
Program Overview	
• Plans for 1985-86	
1. Highlights	2-8
2. Financial Summary by Activity	2-9
• Recent Performance	
1. Highlights	2-11
2. Review of Financial Performance	2-12
• Background	
1. Introduction	2-12
2. Legal Mandate	2-13
3. Program Objective	2-13
4. Program Organization for Delivery	2-14
• Planning Perspective	
1. Environment	2-17
2. Initiatives	2-18
3. Update on Previously Reported Initiatives	2-19
4. Program Effectiveness	2-20
Section II	
Analysis by Activity	
• Social and Income Support	2-22
• Health Services	2-28
• Management of Property Contracts	2-34
• Departmental Administration	2-37
Section III	
Supplementary Information	
• Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-39
2. Personnel Expenditures	2-40
3. Transfer Payments	2-41
• Cost Analysis	2-43
• Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program	2-44

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$785,509,600 in support of the 1985-86 Veterans Affairs Program. Existing statutory authority authorizes the expenditure of an additional \$16,629,400.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimates
Veterans Affairs Program			
1	Operating expenditures	259,717	262,571
5	Grants and contributions	525,793	501,854
(S)	Minister of Veterans Affairs -		
	Salary and motor car allowance	42	41
(S)	Provision for Reserve for		
	Conditional Benefits,		
	Veterans Land Act	2,100	2,600
(S)	Re-Establishment Credits and		
	Repayments under Section-15 of		
	the War Service Grants Act of		
	compensating adjustments made		
	in accordance with the terms of		
	the Veterans' Land Act	102	202
(S)	Returned Soldiers Insurance		
	Actuarial Liability Adjustment	63	63
(S)	Veterans Insurance Actuarial		
	Liability Adjustment	803	803
(S)	Contributions to employee		
	benefits plans	13,519	12,490
Total Program		802,139	780,624

Extracts from Part II
of the Estimates

Notes - Wording and Amounts

Note	Department or agency	1985-86
No.	(dollars)	Main Estimates

Veterans Affairs Program

1 Veterans Affairs - Operating Expenditures, upkeep of property, including engineering and other investigatory planning expenses that do not add tangible value to real property, taxes, insurance and maintenance of public utilities; to authorize, subject to the approval of the Governor in Council, necessary remedial work on properties constructed under individual firm price contracts and sold under the Veterans' Land Act, to correct defects for which neither the veteran nor the contractor can be held financially responsible, and such other work on other properties as may be required to protect the interest of the Director therein

259,716,600

Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board

525,793,000

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates					1984-8 Main Estima
	Authorized Person- Years	Budgetary Operating	Capital	Transfer Payments	Total	
Social and Income Support	556	28,010	137	479,579	507,726	497,
Health Services	2,288	210,087	1,380	47,182	258,649	241,
Management of Property Contracts	191	6,984	25	2,100	9,109	9,
Departmental Administration	486	26,584	71	-	26,655	32,
	3,521	271,665	1,613	528,861	802,139	780,6

**Extract from Volume II
of the Public Accounts**

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Voted Budgetary Expenditures	\$	\$	\$
Vote 1 - Veterans Affairs - Operating Expenditures	249,970,000	261,983,914	250,028,775
Vote 5 - Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board (As previously provided in Appropriation Act No. 2 1984-85)	485,537,000	474,054,470	453,625,359
	735,507,000	736,038,384	703,654,134
Statutory Budgetary Expenditures			
Minister of Veterans Affairs - Salary and Motor Car Allowance	39,100	40,975	40,975
Re-Established Credits and Repayments under Section 15 of the War Service Grants Act of compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	202,000	62,805	62,805
Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment (Returned Soldiers Insurance Act - R.S.c. 54)	63,000	16,116	16,116
Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment (Veteran Insurance Act - R.S.c. V-3)	746,000	606,352	606,352
Re-establishment credits under Section 8 of the War Service Grants Act		20	20
Reduction in Veterans' Land Act advances		9,413	9,413
Refunds of amounts credited to revenue in previous years		11,795	11,795
Contributions to Employee Benefit Plans	13,047,000	14,521,000	14,521,000
	14,097,100	15,268,476	15,268,476
Total Program - Budgetary	749,604,100	751,306,860	718,922,610

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

During 1985-86 the Veterans Affairs Program expects the following:

- \$466,565,000 will be paid directly to 85,953 clients as income support under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act (see page 2-24);
- \$258,649,000 will be paid to or on behalf of clients for medical treatment, Aging Veterans Program benefits, related administration and hospital transfer agreements. Of the total, \$14 million relates to the Aging Veterans program which will provide service to 6000 aging veterans; and
- the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance administrative process will be harmonized by April 1986 with the Old Age Security/Guaranteed Income Supplement program administered by National Health and Welfare. This will enable person years to be reallocated to the extension of the Aging Veterans program (see page 2-18).

2. Financial Summary by Activity

Funding requirements for the Veterans Affairs Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Change	For Details See Page
Social and Income				
Support	507,726	523,593	(15,867)	2-22
Health Services	258,649	207,275	51,374	2-28
Management of				
Property Contracts	9,109	9,304	(195)	2-34
Departmental				
Administration	26,655	38,323	(11,668)	2-37
	802,139	778,495	23,644	
Authorized person-years	3,521	3,739	(218)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are 3% or \$3.6 million higher than the 1984-85 forecast expenditures.

The increase is due primarily to:

	(\$000)
• increase in salaries and purchases due to inflation	8,100
• contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	17,300
• extension to the Aging Veterans program	6,100
• increase in other health purchased services requirements due to increased needs of eligible recipients	2,000

- contributions to province of Ontario for construction of:
 - Western Counties Wing, Parkwood Hospital 4,800
 - replacement of G Wing at the Sunnybrook Medical Centre 2,100
- miscellaneous, consisting of various small items 700
- decrease in costs due to finalization of relocation, involving a 112 person year reduction and ongoing administration reductions of 36 person years (10,700)
- War Veterans Allowance/Civilian War Allowance expenditures for 1985-86 originally were projected to be \$12.4 million above the 1984-85 Main Estimates. New legislation has increased the forecast expenditure, however this has not been included in the 1985-86 Main Estimates. (4,400)
- decrease in person years of 55 for various reasons (1,400)
- decrease in specific Client Oriented System costs, involving a reduction of 21 person years, for costs required in 1984-85 but not in 1985-86 (1,000)

Explanation of 1984-85 Forecast: The 1984-85 forecast (which is based information available to management as of August 31, 1984) is \$2.1 million or less than 1% lower than the 1984-85 Main Estimates of \$780 million (Extracts from Part II of the Estimates, page 2-4). The difference of \$2.1 million reflects the following major offsetting items:

- ((\$000)
- an increase in War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) due to new legislation 16,800
- additional salary requirements for ongoing administration (36 PY) and relocation finalization (22 PY) 2,200

- additional salary requirements for such items as Aging Veterans program extension (11 PY), WVA/CWA administrative process harmonization with Old Age Security process (16 PY), and Ste. Anne's Hospital (11 PY) 2,400
- additional grant for Aging Veterans program extension 2,400
- additional funds to cover cost of common services 2,200
- a reduction in contributions required under hospital transfer agreements, due to delays in construction (21,500)
- decrease in cost for chronic care at Deer Lodge Hospital due to change in per diem rate (3,200)
- miscellaneous, consisting of various small items (1,300)

• Recent Performance

• Highlights

Highlights of the Program's performance during 1983-84 were:

- \$421,605,000 was paid to 88,638 clients under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowance Act;
- \$204,571,000 was paid to or on behalf of clients for medical treatment, Aging Veterans program benefits, related administration and hospital transfer agreements. Of this total, \$3,185,000 was paid on behalf of 2,924 clients under the Aging Veterans program benefits;
- several significant achievements in the completion of system development projects (page 2-19); and
- completion of the review of the WVA/CWA administrative process and legislation (see page 2-19).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Review of 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		Change
	Actual	Main Estimates	
Social and Income Support	470,998	479,104	(8,106)
Health Services	204,571	226,138	(21,567)
Management of Property Contracts	6,331	6,987	(656)
Departmental Administration	37,022	37,375	(353)
	718,922	749,604	(30,682)

The difference between actual expenditures and the Main Estimates is mainly due to the following:

- (\$000)
- total payments required under the War Veterans Allowances and Civilian War Allowances were approximately 3% less partly due to lower than expected inflation rates; (15,500)
 - expenditures for the Aging Veterans program were less as a result of a lower than expected inflation rate and cost per client; and (2,600)
 - contributions to the respective provinces in accordance with the transfer agreements of departmental hospitals were less, mainly due to delays in construction (12,100)

C. Background

1. Introduction

The Government's social affairs policy sector considers health, social and income support expenditures. The Veterans Affairs Program is part of this policy sector. The range of services provided by the Veterans Affairs Program to veterans, dependants and survivors includes the payment of allowances and benefits, counselling and the authorization of payments for provision of medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care, as well as the acquisition of title to property on which the veteran has been established.

. Legal Mandate

The Department of Veterans Affairs Act, 14 other Acts of Parliament and nine sets of Regulations (as listed in Section III) constitute the mandate of the Program.

The War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act specify eligibility for allowances for veterans, their dependants and other persons who meet the specified requirements. The Veterans Treatment Regulations provide for medical, surgical and dental treatment and prosthetic appliances. Veterans Care Regulations, which came into effect on October 1, 1984 provide for long term care of eligible veterans.

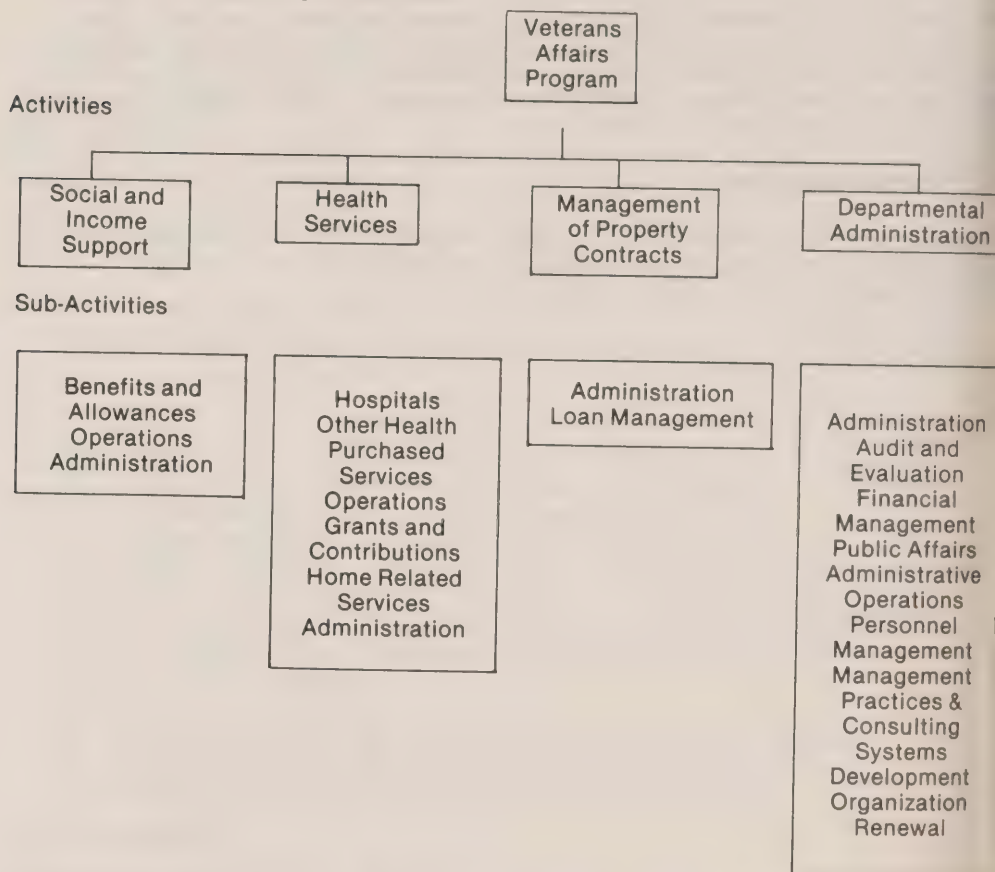
. Program Objective

The objective of the Veterans Affairs Program is to provide support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans and their dependants and other eligible persons.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: As shown in Figure 3, the Veterans Affairs Program is divided into four activities. Two activities, namely, Social and Income Support, and Health Services are the major contributors to the achievement of the Program's stated objective.

Figure 3: Activity Structure



Organization Structure: The Veterans Affairs Program consists of: Head Office; five Regional, 32 District Offices, one of which functions as a sub Region; one hospital and two domiciliary homes under the Veterans Services Branch; and four Regional, eight District, one Service, and 36 Field Offices under the Veterans Land Administration.

The Deputy Minister manages the Veterans Affairs Program and is assisted by four Assistant Deputy Ministers (Veterans Services; Finance, Personnel and Administration; National Capital Operations; and Veterans Land Administration), and the Director General of Audit and Evaluation.

e operating branches of the Program consist of:

Veterans Services (VS): provides for the medical care and social well-being as well as the income support of eligible veterans and their dependants. This is achieved through provision of care in departmental, contract, and hospitals of choice as well as through utilization of community services, provision of emergency and on-going income support and provision of social counselling and referral services.

Veterans Land Administration (VLA): provides services related to the administration of agreements between the Director, Veterans Land Administration and veterans as well as assistance in managing properties which are the subject of such agreements until the title is acquired by veterans, their heirs, devisees or personal representatives.

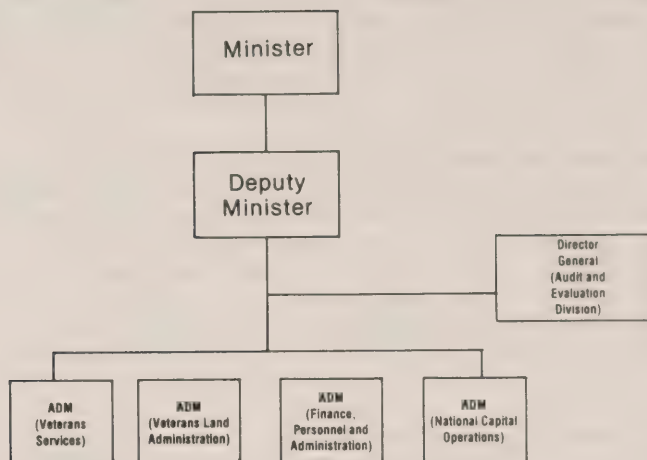
Finance, Personnel and Administration (FPA): provides financial, personnel, and administrative support to the Program and to associated agencies.

National Capital Operations (NCO): provides support for the effective execution of the Deputy Minister's responsibilities which require direct contact with people in Ottawa. This also includes the managerial support functions of public affairs, commemoration and corporate planning.

Audit and Evaluation Division (A&ED): provides a complete program of independent evaluations and comprehensive internal audits for all Veterans Affairs operations on four and five year cycles respectively.

Figure 4 relates the Program's organizational structure to its activities and the 1985-86 resources required.

Figure 4: 1985-86 Resources by Organization/Activity (\$000)



Activity				Activity Totals	P-Y
Social and Income Support	507,726			507,726	556
Health Services	258,649			258,649	2,288
Management of Property Contracts		9,109		9,109	191
Departmental Administration			26,655 ^{1,2,3}	26,655	486 ^{1,2,3}
Total	766,375	9,109	26,655	802,139	3,521

¹ Includes A&ED

² Includes Minister and Deputy Minister

³ Includes NCO

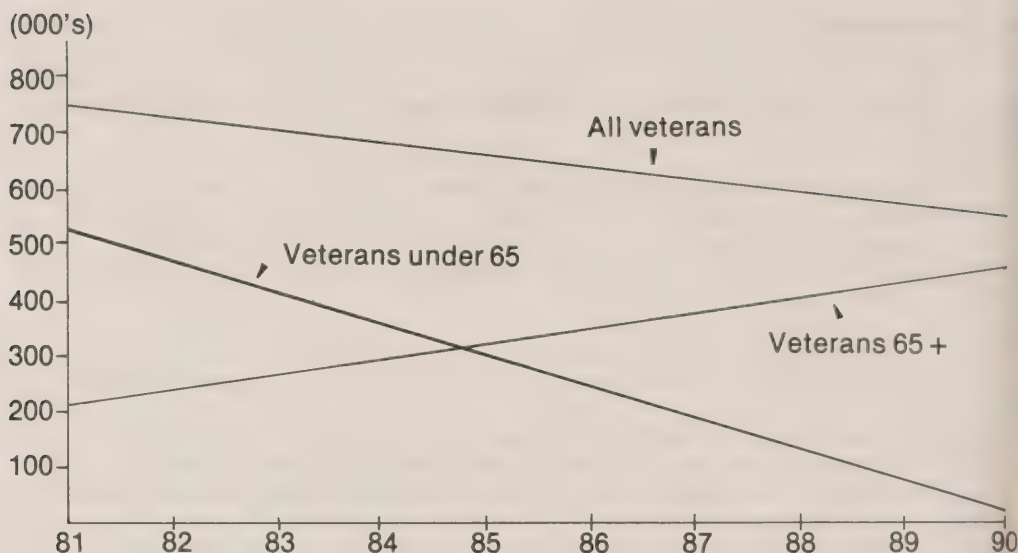
D. Planning Perspective

1. Environment

The following factors have a significant impact on the Veterans Affairs Program:

- the aging pattern of veterans, shown in figure 5 indicates a gradual drop in the total number of veterans over the next few years due to mortality, but more important is the dramatic increase in the proportion of veterans over age 65. This has the effect of:
 - creating an additional demand for age related services, particularly in the areas of health care and social casework,
 - causing War Veterans Allowance/Civilian War Allowance expenditures to decrease as veterans become entitled to such benefits as the Canada or Quebec Pension Plan, Old Age Security and Guaranteed Income Supplement. In the short term, this expected decrease in expenditures will be offset by the provisions of recent legislation which has increased benefits.
- the higher mortality rate of male veterans as compared with their spouses will have a significant impact on the composition of the client population. Widowed women will become a greater proportion of the total client population; and
- provincial programs in the health and social services area vary in their scope and availability. This is reflected in the varying demand from province to province for services in support of the veteran clientele.

Figure 5: Veterans in Canada



2. Initiatives

War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) Review:

Extensive work is now underway to streamline the administration of the WVA/CWA program and to harmonize certain income test features with the Guaranteed Income Supplement program. By April 1, 1986, it is intended that both programs will be using similar definitions of income, payment and assessment year and provisions for change of circumstances. Adoption and implementation of such common program features will allow income declarations filed with Health and Welfare to be used by the Department of Veterans Affairs for WVA/CWA purposes. The result will be less duplication of effort, less intrusion into a client's affairs and person year savings which can be redeployed to meet the demands of an expanding Aging Veterans program.

Veterans Land Administration Reorganization: Recognizing the continuing decline in client population, management has embarked on a reorganization based on centralization of the fund accounting and property management functions. The change is scheduled over the period 1985 to 1988 and will result in the elimination of four Regional Offices and an approximate savings of 28 person years. The level of client service should not be affected.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Aging Veterans Program (AVP): The emphasis on the Aging Veterans program has continued. In 1983-84, \$3,185,000 was expended and supplied benefits to 2,924 clients. The success of the program was such that it is being progressively extended to a much larger group of eligible veterans.

War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) Review: The extensive review of the WVA/CWA administrative process and legislation has now been completed. The results of this review have culminated in several changes. In 1984 Parliament approved Bill C-39 which increased benefits to more than 50,000 WVA/CWA recipients under the age of 65. Further, it provided for free legal assistance to WVA appellants, and authority to harmonize certain income test features with the Guaranteed Income Supplement program (see page 2-18).

Client Oriented Systems: As a result of various organization and management improvement efforts undertaken by Veterans Affairs over the last several years, various client oriented systems have been either modified or developed in order to improve services to veterans and their dependants, improve financial controls, improve operational controls, and replace obsolete systems and procedures. Fiscal year 1983-84 saw several significant achievements in the completion of system development projects. The total estimated costs of \$17.3 million spread over eight years has not varied. An update on individual projects follows:

- the Veterans Services Benefit Delivery System consisting of manual and automated procedures to deliver War Veterans Allowances and Civilian War Allowances was implemented in all Regional Offices as of October, 1983;
- the Pension Benefit Delivery System consisting of manual and automated procedures to deliver disability pensions, was implemented as of March, 1984 for a total project cost of \$2.3 million; and
- the Registry Support System, developed to control the movement of the Veterans hardcopy files, was implemented as of March 1984 for a total cost of \$.7 million.

Now that the individual projects are in operation, results will be monitored to ensure desired results are obtained.

4. Program Effectiveness

As the program does not lend itself to the development of ongoing effectiveness measurements, increasing attention is being paid to the efficiency of the processes by which the two major activities, Social and Income Support, and Health Services, are being delivered. In this regard:

- recent enhancements to the computerized Veterans Service Benefit Delivery System are expected to increase operational efficiency by allowing for system modifications such as automatic benefit calculations which remove a source of error while decreasing processing time. Preliminary information from testing of the enhanced system indicates efficiency improvement in the area of accounts.
- a new health services delivery model has been implemented for the assessment of clients under the Aging Veterans program and Veterans Care Regulations. It is expected this system will improve the quality and timeliness of the decision making required to initiate and monitor client care. Supporting data should be available for the 1986-87 Part III of the Estimates.

On a periodic basis, the Audit and Evaluation Division carries out various program evaluations. Recommendations from these evaluations are issued in reports which are provided to managers to assist them in improving related operations.

Recent evaluation studies conducted on the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance program (WVA/CWA) and the Drug program, disclosed the following:

WVA/CWA: This program is intended to provide income support to low income veterans as compensation for service in a theatre of war. The purpose of the study was to determine the future needs of this program, its impact on clients, and way and means of delivering the program in a more cost effective manner. The findings from the study indicated that the program contributes significantly to meeting income needs of its clientele and has a continuing role to play in this area for the future.

The study supported the initiative being taken by the Department to harmonize the WVA/CWA income test with that of the Guaranteed Income Supplement program and to raise benefit levels for single recipients. These initiatives were realized by Parliamentary approval of Bill C-39 in June 1984.

Drug Program: The program provides free prescription drugs, medications and supplies to WVA/CWA recipients (veterans only) and to CPC recipients (for pensioned condition only). A study was done to determine if a more cost-effective and efficient alternative could be found for delivering the program. The study found that the costs of delivery were less in Atlantic Canada where the program was administered by Blue Cross. In addition, the computerized audit and control procedures used by Blue Cross were more comprehensive and reliable than the manually operated systems existing in other regional offices. As a result of the study findings, the Department is presently preparing to pursue similar arrangements for the administration of the drug program in other regions.

Section II

Analysis by Activity

A. Social and Income Support

Objective

To provide social and income support to qualified veterans, specified civilians and their dependants.

Within this objective, specific targets include the following:

- to propose legislative changes arising from War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) review as a sequel to the non-legislative changes made in 1983-84;
- to maintain established turnaround times of 40 days for processing of WVA/CWA first awards, 18 days for processing assistance grants, 25 days for processing of funeral and burial grants; and
- to ensure the harmonization of the WVA/CWA administrative process with the Old Age Security/Guaranteed Income Supplement process.

Resource Summary

Expenditures for the Social and Income Support Activity will amount to 63% of total program expenditures in 1985-86.

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Benefits and Allowances	484,123	-	488,403	-	437,790	-
Operations	13,480	295	20,098	458	18,966	450
Administration	10,123	261	15,092	406	14,242	398
	507,726	556	523,593	864	470,998	848

The decrease between Forecast and Estimates for Operations and Administration sub activities results mainly from an internal adjustment between this activity and the Health Services activity (see page 2-28).

ast Financial Performance

Figure 7: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Benefits and Allowances	437,790	454,629	(16,839)
Operations	18,966	13,043	5,923
Administration	14,242	11,432	2,810
	470,998	479,104	(8,106)

The decrease in the Benefits and Allowances sub activity results mainly from a \$15.5 million reduction in payments under War Veterans Allowances and Civilian War Allowances partly due to a lower than expected inflation rate. The increase in Operations and Administration sub activities is mainly a result of an internal transfer of person years from the Health Services activity.

Description

The Social and Income Support Activity provides social and income support benefits to qualified veterans, their dependants and survivors, and comprises three sub-activities.

Benefits and Allowances: provides the payments for allowances, grants, and other types of financial assistance to clients or client related organizations. Of this the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance represents the major payment and ensures that eligible veterans, their dependants and survivors receive a guaranteed level of income. Other payments are made for such things as the Last Post Fund (a non-governmental organization which ensures each veteran will receive a dignified burial), educational assistance (Children of the War Dead), and burial assistance.

Operations: provides counselling services, determination of eligibility for allowances, entitlement calculations for applications, and the adjustment and updating of accounts for social and income benefits.

Administration: provides the executive functions within the Veterans Services Branch and financial, personnel, records management, clerical and administrative support services including payment services to clientele.

Performance Information/Resource Justification

Benefits and Allowances: The major portion of spending in this activity is on War Veterans and Civilian War Allowances. Actual and anticipated payments for the period 1983-84 to 1985-86 are reflected in Figure 8. To qualify, a veteran must meet service eligibility requirements and because of age or incapacity be unable to work and have insufficient income for maintenance as determined by an income test. The income test determines the initial and ongoing financial eligibility of all veterans, widows and orphans. Figure 9 reflects the monthly rates covering the period 1980-1984.

Figure 8: WVA/CWA Anticipated Requirements (\$000)

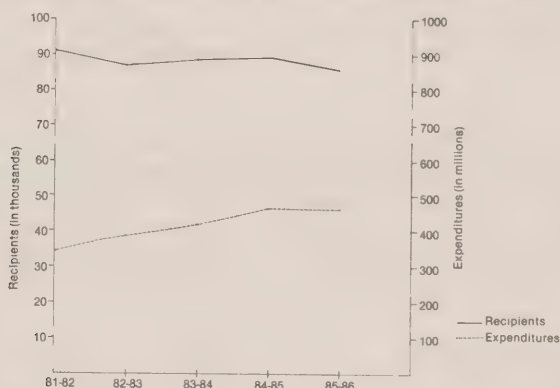


Figure 9: WVA/CWA Rates¹ Effective 1980 - 1984

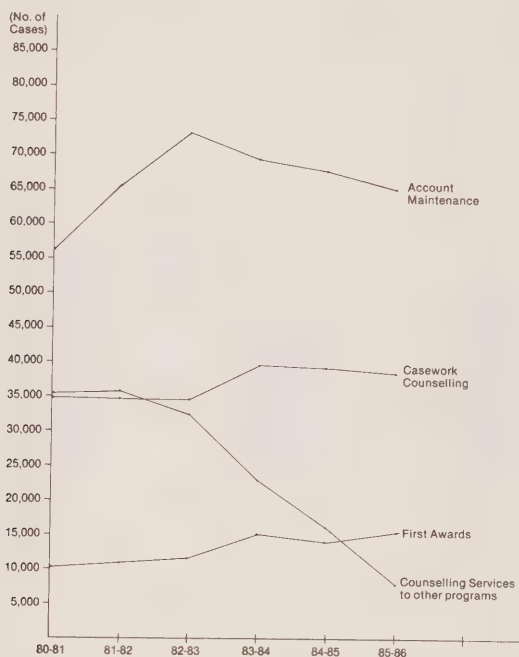
	1980	1981	April 1st 1982	1983	1984	Oct 1 1985
Married ²	541.26	706.37	802.38	887.26	941.68	987.3
Single	317.05	418.86	478.67	532.14	567.59	625.9
Orphans	219.48	252.78	283.62	316.24	338.38	348.3
Each						
Additional						
Child	79.83	88.98	99.57	108.61	113.81	116.3

¹ Rates are adjusted quarterly to reflect increases in the Consumer Price Index.

² Less family allowance paid for each child.

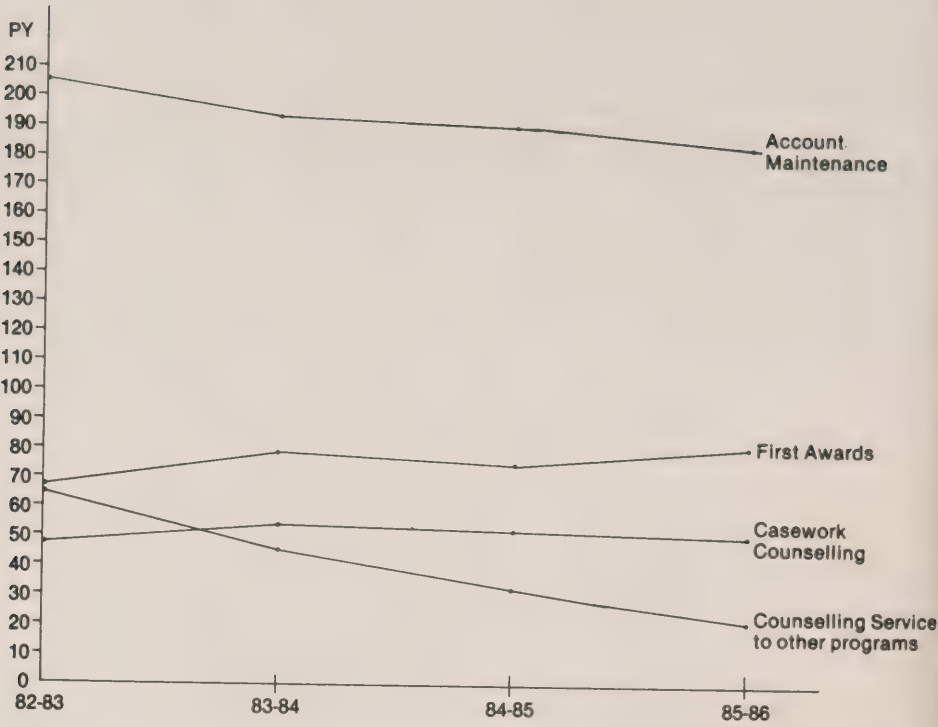
Operations: The major operational functions involved in the Social and Income Support Activity are the processing of WVA/CWA first awards, WVA/CWA account maintenance (as a result of change in domestic or financial status), counselling services to other programs such as the Canadian Pension Commission Program, and casework counselling services. Figure 10 indicates volumes from 1980-81 for these functions. Actual workload for 1983-84 was fairly close to projected. The demand for "services to other programs" has fallen off somewhat thus allowing reallocation of resources to handle the increased responsibility of the Aging Veterans program.

Figure 10: Workload Volumes



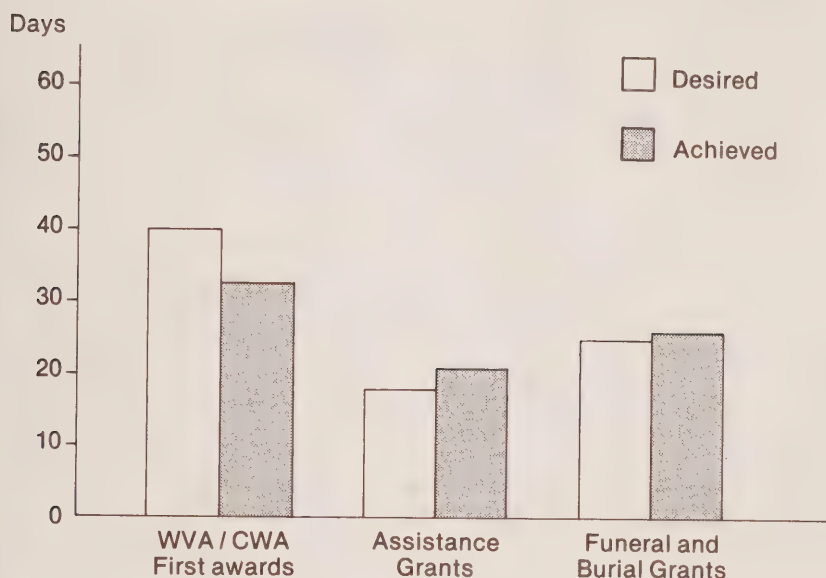
For significant work areas, staff requirements are determined by precasting workload volumes based on historical and sociological data. These volumes are related to a pre-determined time standard per work unit to determine the person-hours required. To determine staff size the person-hours required is then divided by the number of hours per person-year. Figure 11 reflects the person year utilization for 1982-83 and 1983-84, and projects the person year requirements for 1984-85 and 1985-86 for major activities. This can be related to workload volumes in Figure 10. Support functions such as counsellor travel and administrative support are not included.

Figure 11: Person-Year Requirements for the Major Activities



In terms of quality of service, Figure 12 summarizes the desired processing times and shows the actual obtained for 1983-84. The same desired processing time will be maintained for 1985-86. The processing time is measured from the date of application to the updating of the data base for WVA/CWA First Awards. For Assistant Fund and Funeral and Burial grants, it is from the date of application to the date of the cheque requisition.

**Figure 12: Desired and Achieved Processing Time
(Average Elapsed Days)**



single cash grants to WVA/CWA recipient to alleviate an emergency situation

Administration: The \$10.1 million and 261 P-Y's required for the revision of payments to clients and other support functions represent 2% of dollars and 47% of P-Y's for the activity.

B. Health Services

Objective

To ensure the provision of adequate medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care to eligible veterans and other qualified persons.

Resource Summary

Expenditures for the Health Services Activity will amount to 32% of total program expenditures in 1985-86.

Figure 13: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Hospitals	47,361	1,192	45,945	1,192	44,228	1,14
Other Health Purchased Services	113,824	-	110,509	-	104,838	
Operations	31,237	599	19,925	435	19,444	44
Grants and Contributions	47,182	-	16,960	-	22,666	
Home Related Services	5,395	160	5,286	163	4,954	15
Administration	13,650	337	8,650	245	8,441	25
	258,649	2,288	207,275	2,035	204,571	1,99

See page 2-9 for explanation of changes between the 1984-85 Forecast and the 1985-86 Estimates.

The fluctuation between years, for the Operations and Administration sub activities, results from the Aging Veterans program extension, inflation and an internal adjustment between this activity and the Social and Income Support activity (see page 2-22).

Past Financial Performance

Figure 14: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Hospitals	44,228	48,981	(4,753)
Other Health Purchased Services	104,838	102,900	1,938
Operations	19,444	22,422	(2,978)
Grants and Contributions	22,666	37,107	(14,441)
Home Related Services	4,954	5,276	(322)
Administration	8,441	9,452	(1,011)
	204,571	226,138	(21,567)

The major items contributing to the decrease are:

- for the Grants and Contributions sub activity;
 - Aging Veterans program payments were \$2,600,000 less than expected mainly due to a lower inflation rate and cost per client; and
 - payments to provinces under the Departmental hospital transfer agreements were approximately \$12,100,000 less than expected mainly due to delays in construction under the agreements.
- an internal transfer of person years from the Health Services activity to the Social and Income Support activity. This affects the Operations and the Administration sub activities; and
- for the hospital sub activity, difficulty was experienced in attracting specialized clinical and nursing staff thus resulting in lapsed person years.

Description

The Health Services Activity provides benefits in the health related area to eligible Canadian and allied veterans, as well as certain classes of civilians, within and outside departmental institutions. Also involved is the interpretation, preparation and administration of related legislation and regulations at head office and in field operations. This Activity comprises six sub-activities:

Hospitals: involves all aspects of the operation and administration of the departmental hospital and the provision within this hospital of health care to eligible clients.

Other Health Purchased Services: includes payments for health services outside the Program's institutions. The major expenditures in this sub-activity are for drugs, doctors and dentists of choice, nursing services, prosthetic supplies and outside hospitals/community health services.

Operations: provides counselling services, operation of dental units, chaplain services, and the use of departmental transportation facilities by the client. Determining entitlement for claims submitted is also performed.

Grants and Contributions: represents funds paid for grants and contributions to clients and provinces, in accordance with specific agreements relating to health services or hospital transfers. This includes payments under the Aging Veterans program. Under the Aging Veterans program existing operations are extended to provide for medical care in the home, assistance with household chores and home adaptations for qualified veterans. It also arranges for treatment in day hospitals. Eligible veterans may thus be able to remain in their homes rather than being institutionalized. These benefits apply to veterans who are receiving War Disability pensions and whose health care needs stem from these disabilities and now also to a larger group of low income disability pensioners and veterans with service in a theatre of war.

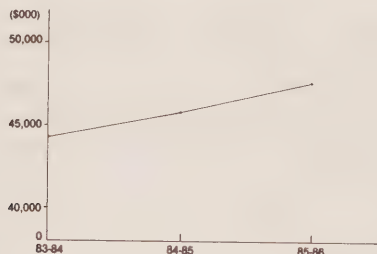
Home Related Services: includes all operating expenses for the Program's two departmental veterans homes. At March 31, 1984 the Rideau Veterans Home in Ontario had 142 beds and 131 patients while the Saskatoon Veterans Home had 79 beds and 74 patients. All veterans who served overseas are entitled to this service if they meet the criteria in regard to health status. A multi-disciplinary team determines eligibility and establishes a priority list.

Administration: includes the provision of financial management, records management, typing, administrative support services, and payment services to clientele.

Performance Information/Resource Justification

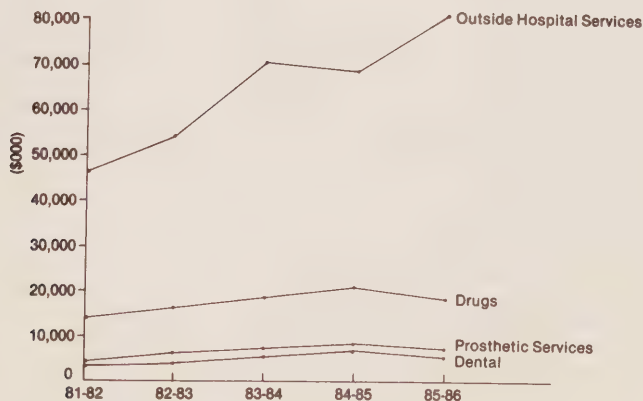
Hospitals: For 1985-86 there will be one hospital under the administration and control of the Program. Figure 15 shows operating costs and person-years. At March 31, 1984 St. Anne's Hospital had 1084 beds and 974 patients. Those eligible include: any veteran who receives a disability pension or War Veterans Allowance and veterans requiring domiciliary care. The province of Québec reimburses the Department for certain services provided.

Figure 15: Operating Costs for the Program's Hospital (\$000)



Other Health Purchased Services: Eligible veterans and other qualified persons are entitled to medical, surgical and dental treatment, and prosthetic appliances under Veterans Treatment Regulations. In addition, long-term institutional care and extended home care is available under Veterans Care Regulations. Those deemed eligible include those requiring care as a result of a pensionable condition, and veterans receiving War Veterans Allowance (for health care benefits not covered by a provincial health insurance plan). Veterans utilized a total of 1,038,865 patient-days in contract institutions and the hospital of choice program in 1983-84. Over 90% of the expenditures are for the four major items shown in Figure 16.

Figure 16: Other Health Purchased Services (\$000)



In order to enhance ease of access to hospital facilities, hospital beds for long-term care are being contracted for in several locations. This will enable veterans in those areas to be cared for closer to their homes. Recently twenty beds have been relocated in Nova Scotia and similar adjustments elsewhere are under review.

Operations: Counselling interviews for 1985-86 are estimated at 37,500 with 38,000 in 1984-85 and 39,937 in 1983-84. It is intended to maintain an average turnaround time of 25 days in processing travel expense claims submitted by clients. The \$31 million and 599 P-Y's required for this function represent 12% of the dollars and 26% of the person years for this activity.

Grants and Contributions: In 1963, the government announced a policy to transfer veterans hospitals to other jurisdictions in order to maintain professional stimulus and high standards. Under the terms of agreement, grants and contributions were made to the respective provinces. Of the total \$47 million to be paid in 1985-86, the major portion relates to hospital transfer agreements, with \$33 million paid as contributions to the respective provinces (see Figure 17). The terms are based on individual negotiated agreements between federal and provincial agencies. The remaining \$14 million is mainly used to assist aging veterans in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs.

Figure 17: Contributions to Provinces for Hospital Transfers (\$'000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Nova Scotia	12,000	3,500	259
Quebec	4,400	3,000	1,855
Ontario	6,900	500	15,426
Manitoba	9,300	2,000	500
Alberta	-	-	920
British Columbia	600	-	-
	33,200	9,000	18,960

Home Related Services: The \$5.4 million and 160 person years required to cover operating costs for the two departmental veterans homes represent 2% of dollars for the activity and 6% of person years.

Administration: The \$13.7 million and 337 person years required for the provision of payments to clients and other support functions represent 14% of dollars and 14% of person years for the Activity.

C. Management of Property Contracts

Objective

To ensure the effective and efficient implementation of the Veterans' Land Act and Regulations by providing veterans, their heirs, devisees and personal representatives with guidance, advice and assistance in acquiring title to the property covered by an Agreement of Sale and in adhering to their contractual obligations.

Within this objective, specific targets include the following:

- to maintain arrears in collections at 1.5% or lower of the total due to the Crown; and
- over the period 1985 to 1988 centralize the fund accounting and property management functions. This reorganization will result in the elimination of four Regional Offices and the savings of person years.

Resource Summary

Expenditures for the Management of Property Contracts Activity will amount to 1% of total program expenditure in 1985-86.

Figure 18: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Management of Property Contracts	9,109	191	9,304	192	6,331	179

ast Financial Performance

Figure 19: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		Change
	Actual	Main Estimates	
Management of Property Contracts	6,331	6,987	(656)

Unexpected retirements and staff movement prior to centralization caused actual expenditures to be less than estimated.

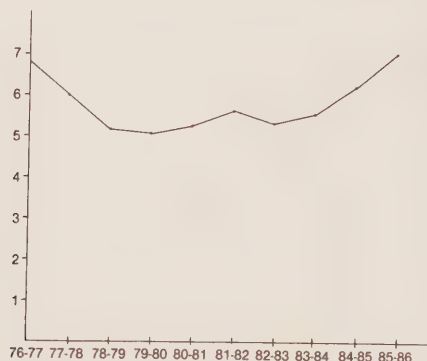
Description

The Management of Property Contracts Activity provides services to veteran clients, their heirs and representatives through four Regional, eight District, one Service and thirty-six Field Offices to ensure that the objectives of the Activity are achieved. Lending was completely terminated in 1977, leaving basically a management, monitoring, counselling and collection function. At March 31, 1985 there are approximately 27,100 accounts and \$201 million to be collected.

Performance Information/Resource Justification

One of the key performance indicators is person-years per 1000 active accounts, as illustrated in Figure 20.

Figure 20: Person-Years per 1000 Active Accounts



The increase in 1981-82 resulted from the transfer of the VLA Fund accounting function, along with nine person-years, from Veterans Service to Veterans Land Administration in the Ontario Region. The minor increase in subsequent years is due to the need to maintain a satisfactory level of service to clients. The increase projected for 1985-86 results from double banking of positions related to centralization, and will decrease in 1986-87.

Under the current mandate, one of the Activity's major responsibilities involves the timely collection of all amounts due to the Crown. Figure 21 shows the percentage of arrears to total amounts due as of the end of each fiscal year from 1978-79 to 1985-86.

Figure 21: Percentage of Arrears to Total Amounts of Payment Due

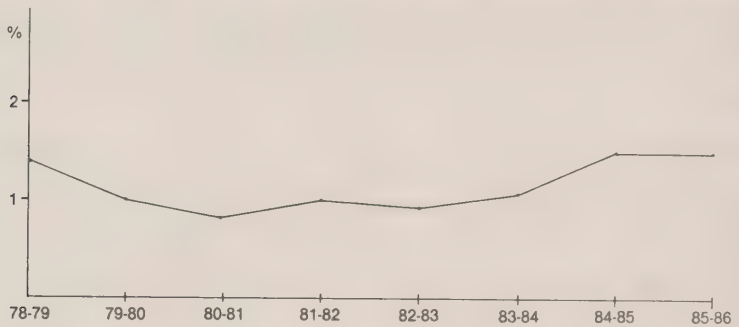
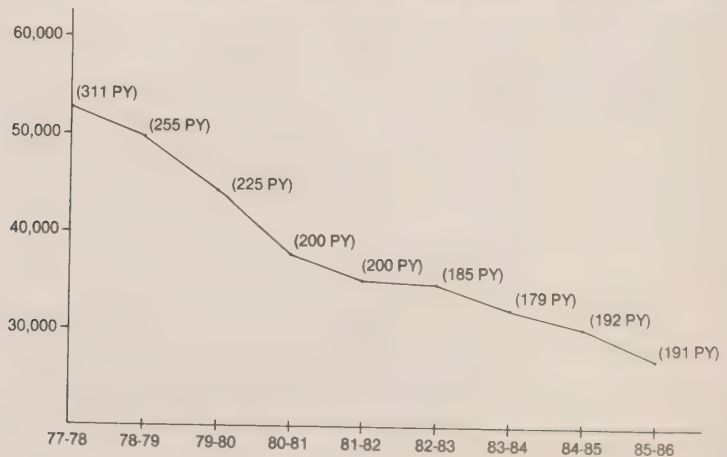


Figure 22 displays the number of active accounts remaining at the beginning of each fiscal year along with the number of person-years required to maintain the operation.

Figure 22: Active Accounts Remaining and Person-Years Required



D. Departmental Administration

Objective

To provide financial, administrative, personnel and management support services to the portfolio in the most efficient and effective manner; and to make an effective contribution to portfolio management.

Resource Summary

Expenditures for the Departmental Administration Activity will amount to 2% of total portfolio expenditures in 1985-86.

Figure 23: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Departmental Administration	26,655	486	38,323	648	37,022	710

The major portion of the decrease results from finalization of relocation, involving a 121 person year reduction.

Past Financial Performance

Figure 24: 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Departmental Administration	37,022	37,375	(353)

Description

The Departmental Administration Activity covers the operation of the offices of the Minister, Deputy Minister, Assistant Deputy Minister (National Capital Operations), Assistant Deputy Minister (Finance, Personnel and Administration) and the managerial support functions of financial management, personnel administration, planning, audit and evaluation services, public relations, administrative services, management processes, commemoration, and electronic data processing services.

Performance Information/Resource Justification

Costs for the Departmental Administration Activity are \$26.7 million 1985-86 (Estimates), \$38.3 million 1984-85 (Forecast), \$37.0 million 1983-84 and \$34.2 million 1982-83.

Resources required for 1985-86 represent 2% of dollars and 12% of person years for the Portfolio operation.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 25: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	96,605	100,041	96,473
Contributions to employee benefit plans	13,519	12,709	14,521
Other Personnel	656	576	491
Goods and Services			
Payment to contract hospitals	80,941	72,834	70,947
Transportation and communications	11,623	16,041	13,291
Professional and special services	44,358	53,272	42,535
Utilities, materials and supplies	16,668	12,067	15,758
All other expenditures	7,295	6,513	7,623
Total operating	271,665	274,053	261,639
Capital	1,613	2,931	2,973
Transfer payments	528,861	501,511	454,311
Total expenditures	802,139	778,495	718,923

2. Personnel Expenditures

Figure 26: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management					
Executive	20	21	17	50,530-96,300	67,234
Senior Management	16	16	-	50,530-96,300	58,299
Scientific and Professional					
Dentistry	29	27	27	40,785-68,670	54,068
Home Economics	9	10	10	21,685-48,015	30,500
Medicine	25	25	27	40,054-85,140	72,039
Nursing	260	272	272	18,662-49,642	31,065
Occupational and Physical Therapy	14	12	12	20,691-43,934	33,444
Pharmacy	5	5	5	17,630-55,620	33,344
Psychology	5	5	5	24,293-56,575	39,136
Social Work	19	24	24	20,575-51,192	30,276
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	234	219	238	13,912-57,987	32,625
Computer Systems					
Administration	40	38	50	18,766-61,433	36,715
Financial Administration	82	72	77	13,853-57,980	39,373
Information Services	20	20	21	13,579-57,980	37,328
Organization and Methods	45	57	76	13,520-57,980	39,243
Personnel Administration	55	63	59	13,330-63,870	38,758
Program Administration	70	73	94	13,912-57,987	34,540
Purchasing and Supply	8	10	12	12,766-57,980	35,422
Welfare Programs	353	391	395	14,860-57,980	30,301
Technical					
Engineering and Scientific Support	23	18	18	14,041-50,866	28,794
Administrative Support					
Data Processing	38	20	18	13,352-37,130	20,739
Clerical	1,032	1,082	1,121	12,932-31,743	21,285
Secretarial	185	222	246	12,636-31,946	19,816
Operational					
Firefighters	2	2	2	21,147-37,036	31,322
General Labour and Trades	83	101	99	14,776-40,676	24,399
General Services	12	12	16	13,253-39,988	21,362
Heating, Power and Stationary Plant Operation	25	27	27	18,242-35,598	23,951
Hospital Services	792	773	773	12,307-29,701	18,708
Minister's Exempt Staff	10	10	7		40,000
Other	10	6	25	12,635-68,070	26,173

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Figure 27 presents a summary of all grants and contribution expenditures of the Program.

Figure 27: Details of Transfer Payments

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
	\$	\$	\$
Grants			
Social and Income Support			
War Veterans Allowances and Civilian War Allowances:			
North West Field Force	20,000	20,000	17,000
South African War	20,000	25,000	33,000
World War I	12,285,000	13,500,000	13,501,000
World War II and Special Forces (Korea)	430,990,000	434,045,000	388,048,000
Dual Service (World Wars I and II)	565,000	565,000	617,000
Civilian War Allowances	22,685,000	22,845,000	19,389,000
Assistance in accordance with the provision of the Assistance Fund Regulations	2,100,000	1,840,000	1,814,000
Army Benevolent Fund	18,000	18,000	18,000
Royal Canadian Legion	9,000	9,000	13,000
Canadian Veterans Association of the United Kingdom	1,000	1,000	1,000
Other Benefits -			
Children of War Dead (Education Assistance)	1,115,000	1,025,000	866,000
University and Vocational Training	30,000	38,000	23,000
Assistance to Canadian Veterans - Overseas District	60,000	58,000	44,000
Repayment under Subsection (3) of Section 10 of the Veterans Rehabilitation Act (R.S.c.V-5)	2,000	1,000	-
Last Post Fund	1,584,000	1,501,000	1,335,000
Special Housing Assistance for Veterans	72,000	24,000	25,000
Commonwealth War Graves Commission	2,500,000	2,084,000	2,019,000
United Nations Memorial Cemetery in Korea	30,000	25,000	21,000
Treatment and Related Allowances	4,525,000	3,339,000	3,056,000
United Nations Korean War Allies Association	-	20,000	-

Payments under the War Service Grants Act (R.S. C. W-4)

(s) Re-Establishment Credits under Section 8	2,000	2,000	-
(s) Repayments under Section 15 for compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	100,000	100,000	63,000
(s) Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	63,000	63,000	16,000
(s) Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	803,000	803,000	606,000

Health Services

Grants to various provinces concerning the provision of prosthetic services to veterans	200,000	208,000	193,000
---	---------	---------	---------

Management of Property Contracts

(s) Provision for Reserve for Conditional Benefits, Veterans' Land Act	2,100,000	2,600,000	-
--	-----------	-----------	---

Total grants	481,879,000	484,759,000	431,718,000
--------------	-------------	-------------	-------------

Contributions

Social and Income Support

Summer Canada - Student Employment Program	-	-	14,000
--	---	---	--------

Health Services

Contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	33,200,000	9,000,000	18,960,000
Contributions to aging veterans to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs	13,782,000	7,746,000	3,185,000
Contributions to New Employment Expansion Development program (NEED) projects	-	6,000	434,000

Total contributions	46,982,000	16,752,000	22,593,000
---------------------	------------	------------	------------

Total grants and contributions	528,861,000	501,511,000	454,311,000
--------------------------------	-------------	-------------	-------------

B. Cost Analysis

Figure 28: Net Cost of Program for the Year 1985-86 (\$000)

	1985-86 Program Expenditures	Add* Other Costs	Total Cost	** Deduct Revenue	Net Cost	Net Cost 1984-85
Veterans Affairs	802,139	18,433	820,572	30,541	790,031	777,763

Other costs of \$18,433,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by this department	7,322
● services provided without charge by other departments:	
- accommodation (Public Works)	7,787
- cheque issue (Supply and Services)	249
- employee surgical-medical insurance (Treasury Board)	2,366
- employee compensation (Labour)	709

* Revenue consists of:

	(\$000)
● receipts credited to revenue (interest on Veterans' Land Act loans)	10,700
● provincial hospital insurance plans	14,040
● other	5,801

C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program

1. Acts

Allied Veterans Benefits Act
Children of War Dead (Education Assistance) Act
Civilian War Pensions and Allowances Act (Part XI)
Department of Veterans Affairs Act
Fire Fighters War Service Benefits Act
Returned Soldiers' Insurance Act
Soldiers' Settlement Act
Supervisors' War Service Benefits Act
Veterans Benefit Act
Veterans Insurance Act
Veterans' Land Act
Veterans Rehabilitation Act
War Service Grants Act
War Veterans Allowance Act
Womens' Royal Naval Service and the South African
Military Nursing Service (Benefits) Act

2. Regulations

Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations
Guardianship of Veterans' Property Regulations
Last Post Fund Regulations
Pensioners Training Regulations
Vetcraft Shops Regulations
Veterans Burial Regulations
Veterans Estates Regulations
Veterans Treatment Regulations
Veterans Care Regulations

**War Veterans Allowance Board Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
--	-----

Extract from Volume II of Public Accounts	3-5
---	-----

Section I Program Overview

A. Financial Summary	
B. Background	3-6
1. Introduction	3-7
2. Legal Mandate	3-7
3. Program Objective	3-7
4. Program Description	3-7
5. Program Organization for Delivery	3-8
C. Planning Perspective	
1. Environment	3-9
2. Update on Previously Reported Initiatives	3-10
3. Program Effectiveness	3-10
4. Performance Information/Resource Justification	3-11

Section II Supplementary Information

. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	3-13
2. Personnel Expenditures	3-14
. Cost Analysis	3-15

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,457,000 in support of the 1985-86 War Veterans Allowance Board Program. The remaining expenditures, estimated at \$179,000 for contributions to Employee Benefit Plans, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimate
War Veterans Allowance Board Program			
10	Program expenditures	1,457	1,495
(S)	Contributions to Employee Benefit Plans	179	171
Total Program		1,636	1,666

Votes - Wording and Amounts

Vote Department or agency No. (dollars)		1985-86 Main Estimates
War Veterans Allowance Board Program		
10	War Veterans Allowance Board - Program expenditures	1,457,000

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates					1984-85 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary Operating	Capital	Transfer Payments	Total	
Appeals, Review, Adjudication and Interpretation	35	1,634	2	-	1,636	1,666
	35	1,634	2	-	1,636	1,666

**Extract from Volume II
of the Public Accounts**

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Total Budgetary Expenditures			
Vote 10 - War Veterans Allowance Board - Program Expenditures	1,377,000	1,377,000	1,253,622
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	156,000	174,000	174,000
Total Program - Budgetary	1,533,000	1,551,000	1,427,622

Section I Program Overview

A. Financial Summary

Funding requirements for the War Veterans Allowance Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year as shown in Figure 1. In addition, comparative information on financial performance for 1983-84 is also provided.

Figure 1: Financial Summary and Review of 1983-84 Financial Performance (\$'000)

	Estimates 1985-86	Forecast* 1984-85	Change	Actual 1983-84
Appeals, Reviews, Adjudication and Interpretation	1,636	1,599	37	1,428
	1,636	1,599	37	1,428
Authorized person-years	35	35	-	32

* There has not been significant change from the 1984-85 Main Estimates. The 1984-85 forecast is \$1,599,000 or 4% less than the 1984-85 Main Estimates of \$1,666,000. (Extracts from Part II of the Estimates, page 3-4.)

Explanation of Change: There is only a minor change from the 1984-85 forecast expenditures to the financial requirements for 1985-86.

Recent Performance: The reduction in expenditures of \$105,000 between 1983-84 actuals and 1983-84 Main Estimates resulted mainly from delays in staffing Governor in Council positions.

B. Background

1. Introduction

This Program provides an appeal and review forum for applicants and recipients who feel they were unjustly denied benefits under the War Veterans Allowance Act, and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act. The programs on which the Board adjudicates are administered by the Department of Veterans Affairs. Until October 1, 1984, initial adjudications were made by seven District Authorities, which were independent adjudicating bodies. Currently, initial adjudications are made by a Departmental official to whom the Minister has delegated authority to adjudicate. The Minister may also conduct a review of the initial adjudication. Any adjudication of the Minister, other than under Subsection 19(2) of the War Veterans Allowance Act (the Minister's authority to remit overpayments), is subject to appeal to or review by the Board.

2. Legal Mandate

The statutory framework within which the Board functions is set out in the War Veterans Allowance (WVA) Act, Veterans Allowance Regulations, Part XI Civilian War Pensions and Allowances (CWP&A) Act. These Acts and Regulations outline the terms and conditions of eligibility for receipt of benefits under the legislation.

3. Program Objective

The objective of the Program is to ensure that veterans and their dependants receive their entitlement under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act.

4. Program Description

The Board's major responsibilities are: to act as a court of appeal for aggrieved applicants and recipients; to review decisions of the Department to ensure that adjudication is consistent with the intent and spirit of the legislation, and that the legislation is applied uniformly throughout Canada; to adjudicate pursuant to specific sections of the WVA/CWP&A Acts where the Board has sole jurisdiction; to provide interpretation of the WVA/CWP&A Acts and Regulations; and to advise the Minister on Regulations under the WVA Act. The Board also periodically issues Precedent Decisions which serve to continuously refine the jurisprudence respecting allowances, and provide guidance to the Department on adjudications.

5. Program Organization for Delivery

Organization Structure: As shown in Figure 2, the Board is composed of the Chairman, Deputy Chairman, three Members and three Temporary Members who are appointed by the Governor in Council.

The Chairman of the Board has control and direction over the duties to be performed by the other members of the Board and the duties to be performed by such members of the staff of the Department as may be assigned to the Board by the Minister. The Chairman reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Deputy Minister of Veterans Affairs and the Dominion Secretary of the Royal Canadian Legion are additional Members of the Board without remuneration.

The total of 35 person-years authorized for 1985-86 includes eight person-years for a Chairman, a Deputy Chairman, and six Board members. Twenty-seven person-years will be utilized by the Board for developing the following organization and support expertise to carry out its mandate.

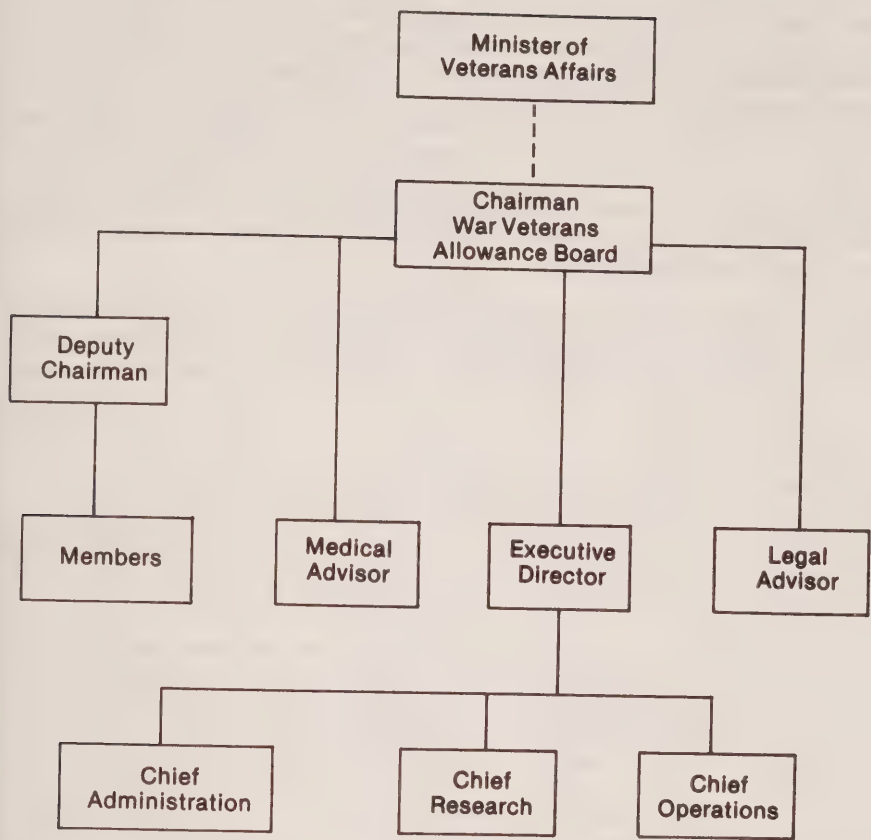
Executive Support Group: Five person-years for providing specialized services to the Chairman, Deputy Chairman and Board Members in the areas of policy and management of resources; operational control; advice on legislative matters; medical aspects of the legislation; development and implementation of activities to ensure the optimum efficiency of the Chairman's office; and stenographic and secretarial requirements. Legal advice to the Board is provided by a full time Legal Advisor attached to the Department of Justice. The Legal Advisor functions as a member of the Executive Support group.

Operations Division: Thirteen person-years for systematic review and the preparation of summaries for those cases that require adjudication by the Board; promulgation of resulting Board decisions, providing services to the Board in the areas of registration and preparation of agenda for cases requiring adjudication; writing official Board minutes; issuing internal policy guidelines, maintaining a library of precedent decisions and related information.

Information and Research Division: Three person-years to provide for the Board's requirements for information and research respecting operational planning and policy development, interpretation and communications.

Administration Division: Six person-years to provide for financial management, personnel management, transcription administration and other general administrative functions of the Board.

Figure 2: Organization Structure



Planning Perspective

Environment

Additional economic conditions have a major impact upon the volume of work of the Board. In difficult economic times recipients tend to appeal any decision which is perceived to limit their entitlement. In the present environment a high volume of appeals is occurring.

Historically, the Board received an average of 454 appeals per year. The rate of appeal accelerated rapidly in 1982-83 reaching 1176 appeals. In 1983-84 the high volume continued as the Board received 930 appeals (well above the historic average). This higher than projected volume of appeals is continuing to restrict the review activity.

2. Update on Previously Reported Initiatives

The Board has, as indicated in the 1983-84 Part III, established screening criteria for incoming cases whereby appeals in which the Veterans Affairs Program has failed to apply established interpretations or where new pertinent information is provided are now returned to the field. The individual's right of recourse to the Board is protected in all referrals. The Department has responded promptly respecting cases referred. In 1983-84, 430 cases were considered by the Board and returned to the Department for appropriate action. Due to changes introduced to the Acts in 1983-84 referrals will decline significantly or disappear in 1985-86 and beyond.

The results of this screening criteria are proving to be extremely positive. It has assisted the Board in achieving its objective of 60 day turnaround time while receiving an extremely high volume of appeals.

3. Program Effectiveness

The main objective of the War Veterans Allowance Board Program is to ensure that applicants and recipients of allowances receive full entitlement under the legislation. Two main criteria for assessing the effectiveness of the program are: maintenance of an acceptable level of service; and the application of quality control processes.

In maintaining an acceptable level of service, the Board has determined that an average turnaround time of sixty days per case is optimal. This is sufficient time to ensure that the average case is carefully researched and considered, and that applicants and recipients are provided with a reasonable and timely service. It should be noted that in 1983-84, actual turnaround times were 60.2 days/case and 50.2 days/case for appeals and reviews respectively. In addition, the issuing of periodic Precedent Decisions which enhance veterans/dependants benefits and which lead to greater national uniformity in the adjudication process also aid in the maintenance of acceptable levels of service. The relative success of the Board with respect to these efforts is reflected in communications received from veterans, their dependants and the Minister's Office as well as in statistical reports prepared by the Board.

In the area of quality control, the Board conducts periodic reviews of the more complex and difficult cases which are initially adjudicated upon by the Department of Veterans Affairs. This review process leads to improved initial adjudication decisions based upon a better understanding of Board policy. As a further step in establishing an effective quality control process, the Board has developed a machine selection process which will eliminate the need to manually sort through thousands of adjudications in order to select those of concern and interest. As well the Board is developing minimum standards based, in part, upon accepted statistical sampling techniques in order to add structure to the review process. These tools will enable the Board to strengthen the review process and to identify acceptable levels of review activity for planning and control purposes.

Figure 3 sets out the actual and projected ratio of altered and reversed adjudications. The ratio of decisions that have been altered or reversed is not indicative of the quality of the majority of first line adjudications because the Board deals with the more complex and difficult cases (this makes up approximately 1% of the cases adjudicated upon). These figures do, however, indicate trends for the more complex cases.

Figure 3: Summary of Adjudications

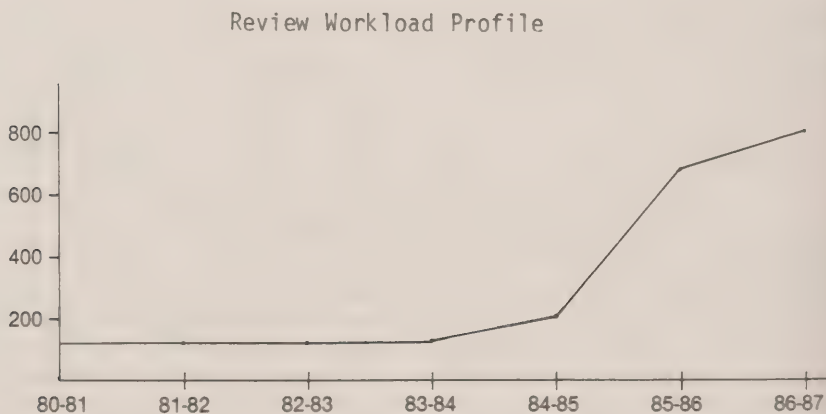
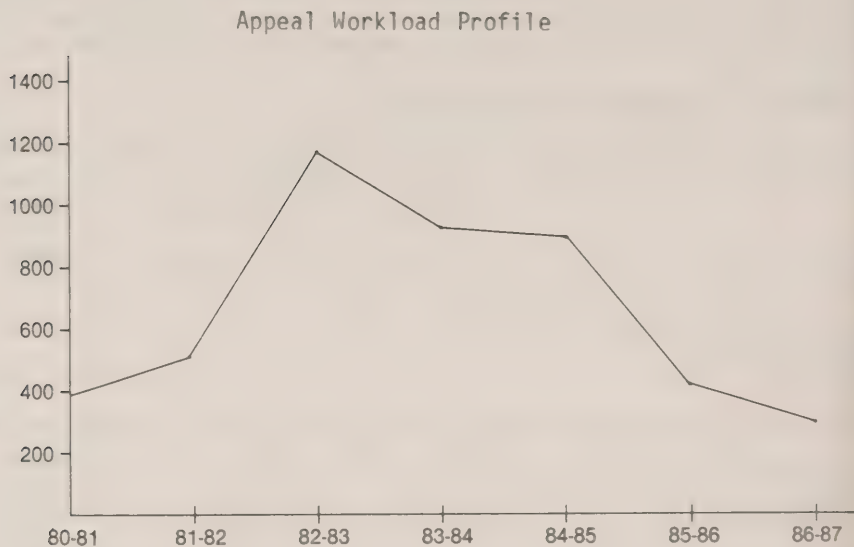
	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	No.	%	No.	%	No.	%
Cases where the Board occurred with decisions						
Appeals	240	60	300	60	289	57.5
Reviews	204	30	50	25	23	20
Cases where Board Altered or reversed decisions						
Appeals	180	40	200	40	214	42.5
Reviews	476	70	150	75	91	80

4 Performance Information/Resource Justification

Appeals are given priority over the other work of the Board. There is a wide variety of cases, and depending on its complexity, an appeal can take from 20 to 200 person-hours to bring to the final ruling stage. It is therefore not possible to express workload as units of production.

Reviews, like appeals, vary in complexity. In keeping with its mandate to ensure that the veteran receives his/her full entitlement under the Act, the objective of the Board, under ideal conditions, is a much higher rate of review of adjudications. Figure 4 illustrates the past and present level of activity and projections for the planning period.

Figure 4: Profile of Actual and Projected Activity of the Board for the Period 1980-87



* In 1980-81 the War Veterans Allowance Board relocated from Ottawa to Charlottetown.

** Reflected in 1983-84 figures are 430 cases considered by the Board and returned to the Department for appropriate action. Due to changes introduced to the Acts 1983-84 referrals will decline significantly and disappear in 1985-86 and beyond.

Section II
Supplementary Information

Analysis by Object

Expenditures by Object

Figure 5: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	1,289	1,250	1,097
Contributions to employee benefit plans	179	171	174
Goods and Services			
Transportation and communications	119	126	111
Professional and special services	25	26	25
All other expenditures	22	24	19
Total operating	1,634	1,597	1,426
Capital	2	2	1
Transfer Payments		-	1
Total expenditures	1,636	1,599	1,428

2. Personnel Expenditures

Figure 6: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provisio
	85-86	84-85	83-84		
Management Executive	8	8	8	50,350-96,300	58,842
Administrative and Foreign Service Administrative Services	15	15	15	13,912-57,987	31,471
Technical Social Science Support	2	2	2	12,635-57,764	36,589
Administrative Support Clerical	4	4	6	12,932-31,743	21,145
Secretarial	5	5	3	12,636-31,946	19,168
Other	1	1	1	40,054-85,140	63,289

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 7: Total Cost of Program for the Year 1985-86 (\$000)

	1985-86 Program Expenditures	Add * Other Costs	Total Cost	Total Cost 1984-85
War Veterans Allowance Board	1,636	127	1,763	1,803

* Other costs of \$127,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by Public Works	95
● other services provided without charge by other departments	32

**Pension Review Board Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	4-5
---	-----

Section I

Program Overview

A.	Plans for 1985-86	
	1. Highlights	4-6
	2. Financial Summary	4-6
B.	Background	
	1. Introduction	4-7
	2. Legal Mandate	4-7
	3. Program Objective	4-7
	4. Program Organization for Delivery	4-7
C.	Planning Perspective	
	1. Environment	4-8
	2. Initiatives	4-8
	3. Program Effectiveness	4-8
	4. Performance Information/Resource Justification	4-9

Section II

Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
	1. Expenditures by Object	4-11
	2. Personnel Expenditures	4-12
B.	Cost Analysis	4-13

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,081,000 in support of the 1985-86 Pension Review Board Program and \$128,000 for employee benefits which will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86	1984-85
		Main Estimates	Main Estimates

Pension Review Board Program			
15	Program expenditures	1,081	901
(S)	Contributions to employee benefit plans	128	97
Total Program		1,209	998

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency	1985-86
		Main Estimates

Pension Review Board Program		
15	Pension Review Board - Program expenditures	1,081,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)

1985-86 Main Estimates

Authorized person- years	Budgetary Opera- ting	Capi- tal	Total
--------------------------------	-----------------------------	--------------	-------

1984-85
Main
Estimates

Pension Review
System

25	1,207	2	1,209	998
----	-------	---	-------	-----

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$

oted Budgetary Expenditures

ote 15 - Operating
expenditures

1,134,000	1,134,000	821,967
-----------	-----------	---------

Statutory Budgetary Expenditures

Contributions to Employee
Benefit Plans

129,000	144,000	144,000
---------	---------	---------

Total Program - Budgetary

1,263,000	1,278,000	965,967
-----------	-----------	---------

Section I

Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

During 1985-86, the Pension Review Board Program expects to accomplish the following:

- to render decisions on 1,500 cases;
- to update and publish Pension Review Board reports on particularly significant or precedent making decisions of the Board; and
- to maintain the turnaround time of approximately two months from the date the case is heard to the date the decision is promulgated.

2. Financial Summary

Funding requirements for the Pension Review Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1. In addition, comparative information on financial performance for 1983-84 is also provided.

Figure 1: Financial Summary and Review of 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Main Estimates 1983-84	Actual 1983-84
Pension Review System	1,209	1,148	1,263	966
Authorized person-years	25	25	28	20

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are 5% or \$61,000 higher than the 1984-85 forecast expenditure. The increase is due primarily to inflation in operating and salary costs as well as adjustments to salary costing.

Explanation of 1984-85 Forecast: The 1984-85 forecast (which is based on information available to management as of August 31, 1984) is \$150,000 or 5% higher than the 1984-85 Main Estimates of \$998,000 (Extracts from Part II of the Estimates, page 4-4). The difference is three additional person-years due to workload requirements.

The reduction of expenditures between 1983-84 actuals and the amount estimated resulted mainly from positions left vacant by staff turnovers on the relocation to Prince Edward Island.

3. Background

1. Introduction

The Pension Review Board, established in 1971 when major revisions were made in the Pension Act, is an independent agency of the federal government reporting to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. It is the final tribunal for pension claims under the Pension Act and related statutes and, provides interpretations of the Pension Act.

The procedures followed by the Board in the preparation for the conduct of hearings are informal. Proceedings are non-adversarial and the Board is not permitted to hear oral evidence. It does, however, exercise wide latitude in accepting documentary evidence. Hearings are conducted in both official languages. (A description of this Program is found in the Portfolio Summary, page 1-5.)

2. Legal Mandate

The Pension Review Board's mandate on matters of pension entitlement, amount of pension award and the interpretation of pension legislation comes from Sections 75 to 81 of the Pension Act.

3. Program Objective

The objective of the Pension Review Board Program is to ensure that eligible ex-members of the armed forces, certain civilians and/or their respective dependants receive the full benefits of the Pension Act and related statutes.

4. Program Organization for Delivery

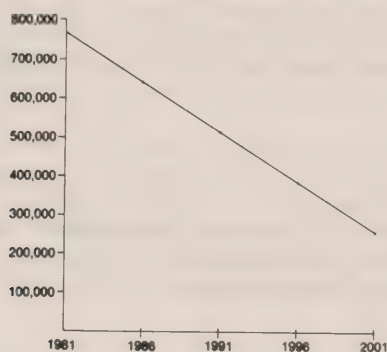
The Board consists of a Chairman, a Deputy Chairman and five members, two of whom are ad hoc appointments. According to legislation, the Pension Review Board sits and hears appeals in such places in Canada as may be designated by order of the Governor in Council. The Executive Director and related support staff are responsible for providing services in the secretarial, records management, clerical, financial, personnel and administration fields. The Legal Advisor is responsible for the quality control aspect of decisions and the issuance of the Pension Review Board reports series.

C. Planning Perspective

1. Environment

Declines in the overall veteran population are forecast for the next several decades. Figure 2 shows the projected veteran population to the year 2001. The declining veteran population will ultimately result in decreasing requirement for resources for the Pension Review Board Program. This reduction will be partially offset due to the increasing numbers of veterans' survivors becoming eligible for pensions as a result of legislative changes in the provision of pension benefits. An additional offsetting factor will be the increasing number of pension applications from ex-Regular Forces members.

Figure 2: Veteran Population



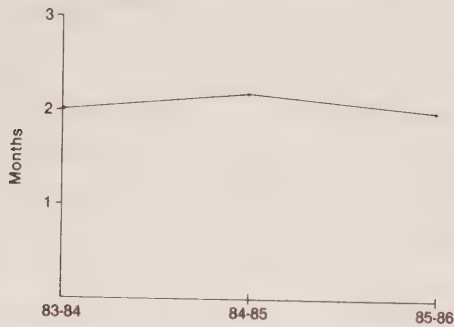
2. Initiatives

The Board intends to update and publish its reports on particularly significant or precedent making decisions of the Board from year 1979. This will enable veterans' organizations and veterans' representatives to analyse decisions issued by the Board for future guidance in the preparation of pension appeals.

3. Program Effectiveness

Effective delivery of benefits to the Board's client population has been identified as the most appropriate indicator of program effectiveness, and is defined as the average time, in months, measured from the date the case is heard by three members of the Board to the date the decision is issued. Figure 3 illustrates actual and projected performance in this area.

Figure 3: Average Time to Issue a Decision (Months)



It should be noted that the hearing of an appeal and the issuing of a decision is the culmination of a process which begins some 8-9 months earlier with the initial registration of an appeal with the Board. This processing time, which is quite variable, is beyond the control of the Board since it is during this period that the veteran or his representative prepares his case, including the development of new evidence.

4. Performance Information/Resource Justification

The caseload handled by the Pension Review Board is largely determined by the number of decisions rendered by the Canadian Pension Commission's Assessment and Entitlement Boards. By experience, it has been demonstrated that a large percentage of eligible ex-members of the armed forces and RCMP, certain civilians and/or their respective dependants who are dissatisfied with the decision of the Commission elect to have their cases appealed to the Board. The Board must accept all appeals, hear cases and render decisions. Figure 4 presents actual and projected information on appeal workload for the period 1983-84 to 1985-86.

Figure 4: Appeal Workload

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Appeals awaiting hearing at beginning of year	1,499	1,299	946
Appeals received during the period	1,700	1,700	1,688
Hearings held	1,500	1,500	1,335
Appeals remaining outstanding at year end	1,699	1,499	1,299

Noting the increase in appeal workload, it would appear that a change in attitude of the veteran population has taken place with respect to the full appeal process. More and more veterans are availing themselves of the appeal procedure allowed under the Pension Act after a decision by the Canadian Pension Commission has been handed down. This, combined with the fact that the Canadian Pension Commission has recently increased its output of decisions, has resulted in an increase in the number of appeals being made to the Board. This trend is expected to continue over the next several years.

The Board is developing a performance measurement system in order to strengthen and identify the resource levels required to efficiently and effectively conduct its activities.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object**1. Expenditures by Object****Figure 5: Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	921	841	751
Contributions to employee benefit plans	128	108	144
Goods and Services			
Transportation and communications	63	79	36
Professional and special services	27	35	11
Other operating expenditures	68	79	18
Total operating	1,207	1,142	960
Capital	2	6	6
Total expenditures	1,209	1,148	966

2. Personnel Expenditures

Figure 6: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management Executive	7	7	7	50,350-96,300	63,773
Scientific and Professional Law	1	-	-	20,523-88,120	44,799
Administrative and Foreign Service Administrative Services	2	2	2	13,912-57,987	31,482
Administrative Support					
Clerical	9	8	9	12,932-31,743	21,252
Secretarial	6	5	10	12,636-31,946	23,084

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 7: Total Cost of Program for the Year 1985-86 (\$000)

	1985-86 Program Expendi- tures	Add* Other Costs	Total Cost	Total 1984-85
Pension Review Board Program	1,209	137	1,346	1,160

* Other costs of \$137,000 consist of:

((\$000)

- accommodation provided without charge by
Public Works 115
- other services provided without charge by
other departments 22

**Canadian Pension Commission Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	
---	--

Section I

Program Overview

• Plans for 1985-86	
1. Highlights	5-7
2. Financial Summary	5-8
• Recent Performance	
1. Highlights	5-9
• Background	
1. Introduction	5-10
2. Legal Mandate	5-10
3. Program Objective	5-10
4. Program Organization for Delivery	5-11
• Planning Perspective	
1. Environment	5-14
2. Initiatives	5-15
3. Update on Previously Reported Initiatives	5-15
4. Program Effectiveness	5-15
5. Performance Information/Resource Justification	5-17

Section II

Supplementary Information

• Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	5-23
2. Personnel Expenditures	5-24
3. Transfer Payments	5-25
• Cost Analysis	5-26

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$765,765,000 in support of the 1985-86 Canadian Pension Commission Program and \$1,799,000 for employee benefits which will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimate
Canadian Pension Commission Program			
20	Operating expenditures	17,357	15,789
25	Grants and contributions	748,408	716,407
(S)	Contributions to employee benefit plans	1,799	1,473
Total Program		767,564	733,669

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimate
Canadian Pension Commission Program		
20	Operating expenditures	17,357,000
25	Canadian Pension Commission - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	748,408,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates				Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary				
		Opera- ting	Capit- tal	Transfer Payments		
Pension Adjudication and Administration	397	19,083	73	748,408	767,564	733,669

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 20 - Canadian Pension Commission Program - Operating expenditures.	15,808,000	15,808,000	13,901,979
Vote 25 - Canadian Pension Commission Program - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	667,936,000	667,936,000	646,883,060
	683,744,000	683,744,000	660,785,039
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	1,577,000	1,755,000	1,755,000
	685,321,000	685,499,000	662,540,039

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

During 1985-86, the Program's plans include the following:

- to make total benefit payments of some \$748,408,000;
- to render decisions on 7,500 new or revised pension applications and on 3,600 cases to its Entitlement and Assessment Boards (see page 5-20 and 5-21);
- to achieve the following average response times: (see page 5-21)
 - less than 90 days to render a decision on initial applications;
 - less than 150 days from certification of readiness to be heard to a decision on an application to either Assessment or Entitlement Boards; and
- to increase medical examination frequency on aging pensioners.

2. Financial Summary

Funding requirements for the Canadian Pension Commission Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1. In addition, comparative information on financial performance for 1983-84 is also provided.

Figure 1: Financial Summary and Review of 1983-84 Financial Performance (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast* 1984-85	Change	Actual 1983-84
Pension Adjudication and Administration	767,564	734,465	33,099	662,540
Authorized person years	397	391	6	357.8

* There has not been significant change in dollar resources from 1984-85 Main Estimates of \$733 million although person years increased by 21 due to workload requirements. (Extracts from Part II of the Estimates, page 5-4).

Explanation of Change: The increase of \$33,099,000 in the 1985-86 requirement over the 1984-85 forecast is due mainly to the following major items:

(\$000)

- increases in total pension benefits paid due to the net affect of volume changes and annual indexing to the Consumer Price Index 31,954
- increase of 9 person years and related operating expenses based on workload projections (net increase of 6 person years results from a 3 person year reduction for summer students reflected in the 1984-85 Forecast) 333
- allowance for inflation in operating costs 1,014

Recent Performance: Actual expenditures varied from the 1983-84 Main Estimates of \$685,321,000 by approximately 3%, mainly relating to pension benefits paid. The estimated pension benefits were based on a model projection and a 3% variance is reasonable.

3. Recent Performance

1. Highlights

In 1983-84, the Program accomplished the following:

- made benefit payments of \$646,883,000 to some 101,748 pensioners and 41,651 dependants, and carried out medical examinations on 15,980 pensioners. These volumes are all within 1% of planned performance.
- adjudicated 16% more decisions than planned on applications for new or revised pensions.
- decreased the backlog of outstanding applications to Entitlement and Assessment Boards through a 12% increase in the number of adjudications.

However, it should be noted that the loss of experienced staff, both professional and support, as a result of relocation, and the lack of a full complement of commissioners had a negative impact on program performance. For example:

- The Program estimated turnaround times of 60 days and 90 days to process survivor and disability pension applications. It achieved 82 and 132 days respectively.
- Preparations of Statements of Case for Assessment Boards required an average of 92 days versus the target level of 30 days. The estimate of 60 days to prepare Statements of Case for the Entitlement Board was achieved.
- Average time elapsed between the certification of readiness for a case to be heard and the actual hearing by either an Assessment or Entitlement Board was 188 days, or 68 days over target. However, because the Program attempts to maximize use of available manpower by scheduling Boards only when there are sufficient cases ready to be heard in any one of the 32 geographical locations, time lapses can and do occur.

C. Background

1. Introduction

The Canadian Pension Commission Program consists of the Canadian Pension Commission which reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

The Canadian Pension Commission renders decisions and holds Entitlement and Assessment boards on disability and dependant pension applications. (A description of this Program is found in the Portfolio Summary, page 1-5.)

2. Legal Mandate

Acts governing the operations of the Canadian Pension Commission include the Pension Act, under which pensions are awarded for disability or death related to military service; the Civilian War Pensions and Allowances Act, Parts I to X, which provides for similar pension awards for disability or death attributable to service during the Second World War in certain organizations closely associated with the Armed forces such as the Merchant Navy; and the Compensation for Former Prisoners of War Act which provides compensation to victims for time spent in prisoner-of-war camps.

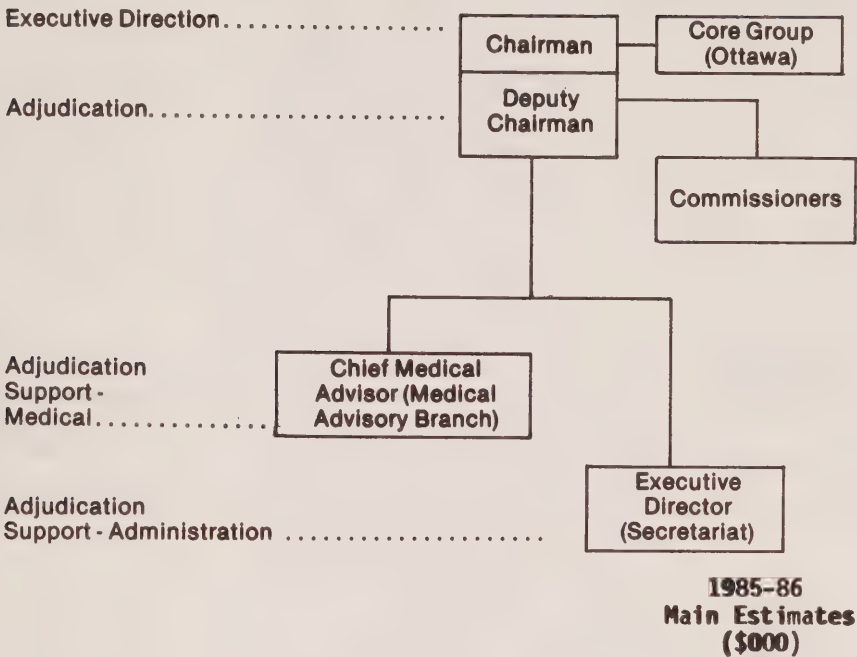
In addition, the Commission considers claims for pensions under certain other measures, including the Flying Accidents Compensation Regulations, the RCMP Superannuation Act, the RCMP Pension Continuation Act and the Halifax Relief Commission Pension Continuation Act. Payment pursuant to the RCMP Superannuation and Pension Continuation Acts are provided for under the spending authority provided in the Law Enforcement Program of the Ministry of the Solicitor General. The Commission is also the agency through which grants and annuities that accompany some gallantry awards are paid under the Gallantry Gratuities and Annuities Order.

3. Program Objective

The principal objective of the Canadian Pension Commission Program is to ensure the provision of service related death and disability benefits to eligible ex-members of the armed forces, certain civilians and/or their respective dependants.

Program Organization for Delivery

Figure 2: Organization and Resources (\$000)
Canadian Pension Commission Program



OPY	397
Operating Costs	19,156
Gants	748,408

The four sub-activities consists of the following:

<u>Sub-Activities</u>	<u>Description</u>	<u>Functions</u>
Executive Direction (13 P/Ys)	The Chairman is the Chief Executive Officer of the Commission. Certain Administrative and support services are provided by office staff of the component in Charlot-tetown while a Core Group performs plan-nig, liaison and administrative ser-vices from Ottawa.	Planning and Support operational planning and as well to the Chariman, Parliamen-tary bodies, Central Agencies, other Agen-cies and the Depart-ment of Veterans Af-fairs, client-oriented agencies and clients.
Adjudication (24 P/Ys)	Composed of a Deputy Chairman, a Secretary, between eight and fourteen Commissioners appointed for terms of up to ten years (renewable) and up to ten additional ad hoc Commissioners ap-pointed for periods of one year (renewable). All are Governor-in-Council appointments. Renders decisions on applications regarding eligibility for, and the amount of benefits to eligible veterans, certain civilians and, or their respective dependants.	First Decisions Entitlement and Assess-ment Board Decisions Ancillary Benefits Decisions Assessment Reviews Trust Fund Decisions
Adjudication Support Medical (51 P/Ys)	Headed by a Chief Medical Advisor and composed of a Deputy Chief Medical Advisor and Head Office Medi-cal Advisors, provides medical advice to the Commission on the evi-dence available in	Medical Examinations Medical Assessments Field Medical Reviews Head Office Medical Reviews and Quality Control Field Medical Opinions Head Office Medical Opinions

Sub-ActivitiesDescriptionFunctions

Judication Support
Administrative
(309 P/Ys)

support of claims and on pension matters generally. Writes medical opinions on all individual cases and maintains medical standards. The functions extend into District Offices through the Senior Pension Medical Examiners and Pension Medical Examiners who conduct medical examinations on applicants and pensioners.

Headed by an Executive Director, responsible for providing all managerial and operational support functions and service at Headquarters and in 17 District Offices as well as three sub-offices. Provides support to the adjudicative function by preparing documentation required to enable decisions to be rendered regarding entitlement or level of assessments; provides benefit related information and advice. Provides support to policy and planning initiatives of management and ensures provision of financial, personnel and administrative services to the Commission.

Non-medical Claims Prepared
First Level Cases Prepared
Second Level Cases Prepared
Boardroom Decisions Typed
Entitlement Board/
Assessment Board
Decisions Typed
Trust Fund Decisions Typed
Medical Decisions Promulgated
Non-medical Decisions Promulgated
Trust Fund Decisions Promulgated
Ministerial and Other
Inquiries
General Correspondence
Entitlement Board/
Assessment Board Cases Serviced
Clients Counselling
Policy and Planning Support
Finance, Personnel and Administration Coordination

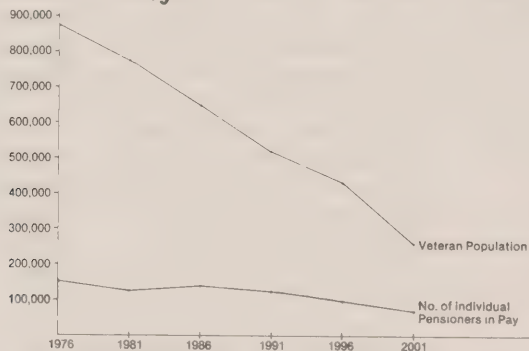
D. Planning Perspective

1. Environment

The more significant environmental factors that will affect this Program include:

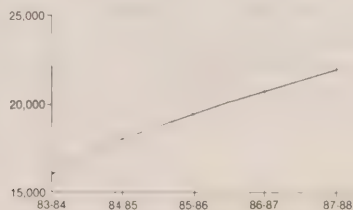
Changes in Population: Declines in the overall veteran population are forecast for the next several decades. Figure 3 shows the projected veteran population to the year 2001. The declining veteran population will ultimately result in a decreasing requirement for resources for the Canadian Pension Commission Program. This reduction will be partially offset due to the increasing numbers of veterans' survivors becoming eligible for pensions as a result of legislative changes in the provision of pension benefits. An additional offsetting factor will be the increasing number of pension applications from ex-Regular Forces members.

Figure 3: Projected Veteran Population and Number of Individual Pensioners in Pay



Aging of War Disability Pensioners: Disability pensioners average age now 66. The currently accepted medical opinion, taking age and the nature of the disability into account, is that on the average a pension veteran of that age should be medically examined every $3\frac{1}{2}$ years. The optimum frequency increases to every $2\frac{1}{2}$ years for a veteran of seventy-two. Figure 4 below shows the number of medical examinations which can be performed within the approved resource ceiling to 1985-86 with additional resourcing required in 1986-87 and 1987-88 to examine veterans at an interval less than every five years.

Figure 4: Medical Examinations



. Initiatives

The Commission's major initiative will be to successfully deal with an increased workload of approximately 10% resulting from its goal to examine pensioners at a more medically acceptable frequency and to meet targeted turnaround times (See Figure 11 on page 5-21).

. Update on Previously Reported Initiatives

Improved Client Services: The Commission negotiated goals related to medical examination with its medical staff for 1983-84 and achieved a virtual 100% attainment. Similarly, it has negotiated goals for 1984-85.

Owing to the loss of experienced staff through relocation, the Commission fell short of its targeted 90 and 60 day turnaround on applications for disability and survivor pensions. Nevertheless the Commission has progressively reduced processing time since 1982-83 and continues to work toward the original targets, planning to achieve these by the end of 1984-85.

The Commission intends to continue to review its District Office boundary delineation and to identify specific locations, possibly closer to the client's home, to be used as medical examining points.

The Commission investigated two telecommunication technology services as a means of speeding up the Entitlement and Assessment Board process. The first process was not cost effective. The second was deemed useful in certain types of cases and will be monitored in 1984-85.

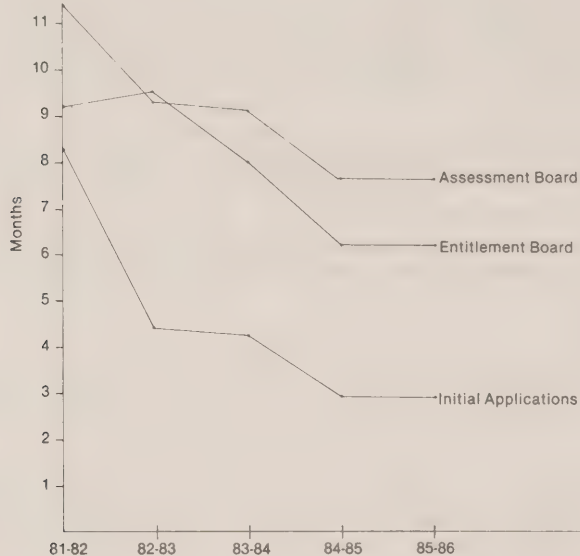
Centralization of Certain Functions: After a feasibility study, the Commission determined that the payment of grants to cover funeral and burial expenses could be more rapidly carried out by the District Offices than by Head Office and transferred this function to the field during 1984-85.

4 Program Effectiveness

Criteria for measuring the effectiveness of the Canadian Pension Commission Program must be related to its basic objective of providing benefits to eligible ex-members of the Armed Forces, certain civilians and/or their dependants. The Program's effectiveness can therefore be measured in respect of its administration of legislation, including the length of the administration process, the extent to which legislation is appropriately interpreted and the relative benefits provided to recipients. Two indicators of the effective delivery of benefits to this client population and their dependants are level of service and amount of pension.

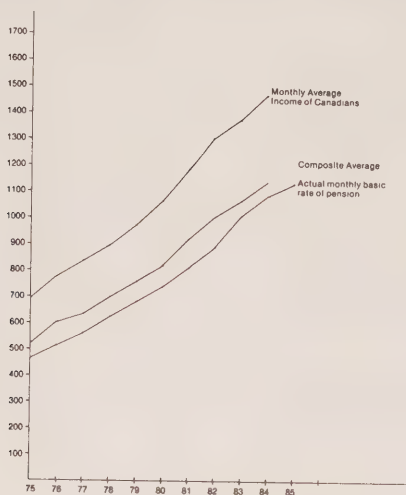
Level of Service: This indicator measures the quality of service to clients in terms of the amount of time required to process an application through the stages of the pension process involving only the Canadian Pension Commission. Figure 5 presents the trends in this area including projections for fiscal years 1984-85 and 1985-86.

Figure 5: Level of Service Summary (Reductions in Turn Around Time)



Amount of Pension: The basic rate of pension is that amount paid to an unmarried pensioner with a disability assessed at 100%. It was originally established at an amount equivalent to the composite of the salaries of five selected categories of unskilled public servants after income tax is deducted at the rate for a single person in the province with the lowest tax rate. The two have on occasion, moved apart with one moving at times ahead and at times falling behind the other. This is because the basic rate is adjusted each January 1st in line with the change in the Consumer Price Index, which is not necessarily equivalent either in time or in amount to that obtained by the five selected categories in wage negotiations. The Commission monitors the composite to ensure relative comparability and recommends, at times, an amendment to the Pension Act to narrow any gap that may have developed.

Figure 6: Amount of Pension* (\$)



i. Performance Information/Resource Justification

Benefit Payments

Disability Pensions: Under the Pension Act, pensions may be paid to members or former members of the Armed Forces who are suffering a disability due to an injury or a disease or the aggravation of an injury or disease which was incurred during military service in wartime or which arose out of or was directly connected with military service in peacetime.

Disability pensions range from 1% to 100% and are paid in accordance with the extent of disability which is found to exist through medical examination. Medical examiners are guided as to the extent of a disability by a Table of Disabilities which, under the Pension Act, the Commission is required to prepare and maintain. For pensionable disabilities assessed at less than 5%, no monthly pension is payable but the pensioner is entitled to the appropriate single payment as provided in the Schedule of Rates.

The Civilian War Pensions and Allowances Act provides for similar benefits to certain civilians who served in organizations closely associated with the Canadian Armed Forces during World War II.

Survivors Pensions: Following the applicant's or pensioner's death the surviving spouse and eligible children of a deceased pensioner may, upon application, receive either a full pension, or a proportionate pension.

Benefits, including pensions, are adjusted annually on the first of January in accordance with the Consumer Price Index. Some benefits are discretionary and the amounts may be altered based on the degree of dependency. Those benefits paid as a right to disability pensioners, spouses and children are not subject to any type of a means test. Figure 7 provides examples of payment levels, effective January 1, 1985.

Figure 7: Scale of Pensions for 100% Disability (\$)

	January 1, 1984 (per month)	January 1, 1985 (per month)
Basic Pension	1,086.22	1,137.27
Additional pension for spouse (equal to 25% of the basic pension)	271.56	284.32
Additional pension for children		
First child (equal to 13% of the basic pension)	141.21	147.85
Second child (equal to 9.5% of the basic pension)	103.19	108.04
Each additional child (equal to 7.5% of the basic pension)	81.47	85.30

Compensation for Former Prisoners of War: Under the Compensation for Former Prisoners of War Act, veterans may receive compensation depending on the length of imprisonment and the country involved. A veteran may be eligible to receive between 10% and 50% of the 100% disability rate.

Other: A pensioner who is totally disabled and needs assistance to care for himself or herself may, in certain circumstances, be awarded an Attendance Allowance. The amount of the allowance is based on the degree of attendance needed but is limited to \$752.55 monthly in 1985 (\$718.77 monthly in 1984).

Pensioners who are amputees or who must wear special appliances or who require specially made clothing may receive an allowance to compensate for the special apparel. The maximum monthly allowance in 1985 is \$85.26 (\$81.43 in 1984).

When a pensioner is in receipt of a pension for disabilities assessed at 100% and is suffering an exceptional incapacity as a result, an additional monthly allowance in varying amounts may be awarded up to a maximum monthly amount of \$602.05 in 1985 (\$575.02 in 1984).

The Gallantry Gratuities and Annuities Order provides for the payment of an annuity if the recipient of an award for gallantry as listed in the Order is awarded a disability pension, War Veterans Allowance or an annuity under the Canadian Forces Superannuation Act.

In Figure 8, the main variables that affect total expenditures are summarized according to the number of recipients and total payments. This figure illustrates the relative change over a 10 year period.

Figure 8: Number of Recipients and Total Payments

At March 31	Number of Recipients	Average Monthly Benefit	Total Payments
			(\$000)
1975	145,477	190	332,533
1976	142,254	212	362,015
1977 *	141,939	229	391,534
1978	138,891	245	408,591
1979	136,433	265	436,058
1980	135,844	298	486,900
1981	133,829	324	520,525
1982	135,109	331	538,070
1983	141,840	352	599,775
1984	143,399	376	646,883
1985	142,738	418	716,438

* effective 1977, recipients of P.O.W. compensation are included in the above figures.

Workload

The major elements of the Commission's workload are summarized in Figures 9 and 10. In an effort to maximize its use of resources, the Program began developing a Performance Measurement System in 1982-83. The system is based on an analysis of output produced by a given person year.

Figure 9: Summary of Initial and Other Applications and Decisions

	Estimates 1985-86				Forecast 1984-85				Actual 1983-84			
	Disa- bility	(1) Sur- vivor	(2) Spe- cial Awards	(3) Other	Disa- bility	(1) Sur- vivor	(2) Spe- cial Awards	(3) Other	Disa- bility	(1) Sur- vivor	(2) Spe- cial Awards	(3) Other
Decisions rendered by 31 March	5,100	200	2,200	29,590	5,250	250	2,000	29,600	4,361	284	1,841	29,590(4)
Applications pending beginning of year	1,688	43	255	788	1,938	43	255	788	1,269	66	204	786
Applications received during year	4,800	200	2,200	29,590	5,000	250	2,000	29,600	5,030	261	1,892	29,592
Decisions promulgated	5,100	200	2,200	29,590	5,250	250	2,000	29,600	4,361	284	1,841	29,590
Applications pending	1,388	43	255	788	1,688	43	255	788	1,938	43	255	788

- (1) Survivors of eligible persons where entitlement had not been established at time of death.
- (2) Includes Exceptional Incapacity Allowances, Attendance Allowance, Clothing Allowance and Fixed Disability Age Increase Awards whether or not associated with applications for concurrent disability award.
- (3) This figure includes items such as awards to spouses, children, widows and orphans as well as compassionate awards and grants for burial expenses, as well as assessment change and trust fund decisions not included in 1984-85.
- (4) The relative workload weight of other decisions is 5 times less that of first decisions and 12 times less that of EB/AB decisions.

Figure 10: Summary of Assessment/Entitlement Board Hearings and Decisions

	Estimates 1985-86		Forecast 1984-85		Actual 1983-84	
	Assessment	Entitlement	Assessment	Entitlement	Assessment	Entitlement
No. of hearings held at 31 March	1,100	2,500	1,100	2,500	1,367	2,666
Cases pending at beginning of year	784	2,125	734	1,925	900	2,153(1)
Cases received during year	1,150	2,700	1,150	2,700	1,201	2,438
Decisions promulgated	1,100	2,500	1,100	2,500	1,367	2,666
Cases pending end of year	834	2,325	784	2,125	734	1,925

(1) Cases certified ready to be heard.

Quality of Service: Figure 11 summarizes selected quality of service indicators related to the work done by the Commission.

Figure 11: Selected Quality of Service Indicators

	Average Elapsed Days to Process	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84	Actual ¹ 1982-83	Actual 1981-82
		Less than				
New applications						
Disability pension		90	90	133.2	134	255
Survivors pension		60	60	82.1	96	126
Entitlement Board						
Preparation of Statement of Case		40	40	58	130	135
Certification of Statement of Case ²						
Hearing		150	150	188	160	144
Assessment Board						
Preparation of Statement of Case		90	90	92	123	204
Certification of Statement of Case ²						
Hearing		150	150	188	160	144

1. The large decrease in processing time from 1981-82 is directly linked to our additional 32 person-years approved by Treasury Board for 1982-83 and to improved operating procedures.

2. The certifications process involves mailing a statement of case to the applicant and awaiting his/her certification as to completeness of documentation. Any time consumed in this step is beyond the control of the Commission. This is estimated at 57 days.

Although, as indicated on page 5-9, the loss of experienced and trained staff, both professional and support, due to their choosing not to relocate to Charlottetown and the lack of a full complement of Commissioners resulted in projected average response times not being achieved in 1983-84, the Commission has still managed to steadily reduce its average processing times.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 12: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and wages	12,886	11,839	10,741
Contributions to employee benefit plans	1,799	1,531	1,755
Goods and Services			
Transportation and Communications	2,463	2,484	1,853
Professional and special services	1,339	1,299	940
Other operating expenditures	596	795	310
Total operating	19,083	17,948	15,599
Capital	73	79	58
Transfer Payments	748,408	716,438	646,883
Total expenditures	767,564	734,465	662,540

2. Personnel Expenditures

Figure 13: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management					
Executive	26	25	25	50,350-96,300	58,691
Senior Management	2	-	-	50,350-96,300	55,124
Scientific and Professional					
Medicine	49	46	46	40,054-85,140	65,440
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	28	20	23	13,912-57,987	32,966
Organization and Methods	7	4	3	13,520-57,980	40,006
Program Administration	11	10	64	13,912-57,987	38,760
Welfare Program	21	17	2	14,860-57,980	32,470
Administrative Support					
Clerical	173	166	122	12,932-31,743	23,288
Data Processing	3	2	-	13,352-37,130	17,816
Secretarial	74	74	83	12,636-31,946	20,879
Other	3	3	5	12,665-25,271	18,375

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

Transfer Payments

Figure 14 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Program.

Figure 14: Details of Transfer Payments

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Grants			
Pensions for disability and death			
The Flying Accidents Compensation Regulations	390,000	421,000	388,000
World War I	95,940,000	83,659,000	87,956,000
World War II	608,863,000	591,885,000	518,336,000
Civilians, World War II	2,126,000	2,018,000	1,992,000
Defence Forces - Peacetime Services	28,950,000	27,586,000	27,348,000
Special Forces (Korea)	10,704,000	9,518,000	9,857,000
Newfoundland Special Awards	16,000	20,000	14,000
Burial Grants	1,157,000	1,070,000	856,000
Gallantry Awards - World War II and Special Force	65,000	80,000	53,000
Total grants	748,211,000	716,257,000	646,800,000
Contributions			
Compensation for loss of earnings	197,000	181,000	83,000
Total grants and contributions	748,408,000	716,438,000	646,883,000

B. Cost Analysis

Figure 15: Total Cost of Program for the Year 1985-86 (\$000)

	1985-86 Program Expendi- tures	Add * Other Costs	Total Cost	Total 1984-85
Canadian Pension Commission Program	767,564	1,787	769,351	736,698

* Other costs of \$1,787,000 consist of:

	(\$000)
• accommodation provided without charge by Public Works	1,211
• other services provided without charge by other departments	576

**Bureau of Pensions Advocates Program
Expenditure Plan**

1985-86

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	6-4
Extract from Volume II of the Public Accounts	6-5

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86	
1. Highlights	6-6
2. Financial Summary by Activity	6-6
B. Recent Performance	
1. Highlights	6-7
2. Review of Financial Performance	6-7
C. Background	
1. Introduction	6-8
2. Legal Mandate	6-8
3. Program Objective	6-8
4. Program Organization for Delivery	6-8
5. Operations	6-9
D. Planning Perspective	
1. Environment	6-10
2. Update on Previously Reported Initiatives	6-10
3. Program Effectiveness	6-11
4. Performance Information/Resource Justification	6-11

Section II Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	6-13
2. Personnel Expenditures	6-14
B. Cost Analysis	6-15

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$4,329,000 in support of the 1985-86 Bureau of Pensions Advocates Program and \$570,000 for employee benefits which will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates	1984-85 Main Estimate
Bureau of Pensions Advocates Program			
30	Program expenditures	4,329	4,085
(S)	Contributions to employee benefit plans	570	499
Total Program		4,899	4,584

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1985-86 Main Estimate
Bureau of Pensions Advocates Program		
30	Bureau of Pensions Advocates - Program expenditures	4,329,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1985-86 Main Estimates			Total	1984-85 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Opera- ting	Capi- tal		
Legal Counsel- ling and Repre- sentation	118	4,878	21	4,899	4,584

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1983-84

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Noted Budgetary Expenditures			
Note 30 - Bureau of Pensions Advocates - Program Expenditures	4,168,000	4,168,000	3,818,247
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	517,000	575,000	575,000
	4,685,000	4,743,000	4,393,247

Section I Program Overview

A. Plans for 1985-86

1. Highlights

During 1985-86, the Bureau's plans include the following:

- to represent 9,765 applicants for pension with claims and appeal to the Canadian Pension Commission and appeals to the Pension Review Board (see page 6-10);
- to counsel 2,730 applicants with respect to the application of the Pension Act for cases where no claim will be made;
- to represent 200 applicants with appeals to the War Veterans Allowance Board and 1,100 applicants before the Pension Review Board; and
- to maintain established average response times for research, preparation and presentation of pension applications and appeals throughout 1985-86 (see page 6-11).

2. Financial Summary by Activity

Actual and forecast resource requirements for the Bureau of Pensions Advocates are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast* 1984-85	Change	For Detail See Page
Legal Counselling and Representation	4,899	4,586	313	6-11
Authorized person-years	118	120	(2)	

* There has not been significant change from 1984-85 Main Estimates. The 1984-85 forecast is \$4,586,000 or \$2,000 more than the 1984-85 Main Estimates of \$4,584,000. (Extracts from Part II of the Estimates, page 6-4.)

Explanation of Change: The financial requirements for 1985-86 are 6.8% or \$313,000 higher than the 1984-85 forecast expenditures. The increase is due primarily to:

	(\$000)
● increase, due to inflation in operating costs	246
● staffing delays occurring in 1984-85	187
● decrease of 2 person years relating to projected workload requirements	(93)

3. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1983-84 were:

- In 1983-84 the Bureau represented 11,520 applicants for pensions and submitted 14,464 new claims and appeals on their behalf. An additional 4,344 applicants received counselling relating to pension entitlement for cases where no claim or appeal could be made. The major increase in activity was due to the number of clients receiving counselling services.
- The following average response times were achieved in 1983-84:
 - 5.2 months to research, prepare, and submit an initial application to the Canadian Pension Commission
 - 2.6 months to research, prepare, and certify as ready to be heard an appeal to an Entitlement or Assessment Board of the Canadian Pension Commission; and
 - 10.6 months to research, prepare and present an appeal for hearing before the Pension Review Board.

2. Review of 1983-84 Financial Performance

Figure 2: Review of 1983-84 Financial Performance (\$000)

	1983-84		
	Actual	Main Estimates	Change
Legal Counselling and Representation	4,393	4,685	(292)
Authorized person-years	116	120	(4)

Explanation of Changes: Dollar and person year reductions resulted mainly from positions left vacant by unexpected staff turnovers and delays in staffing vacant positions on the transfer of Head Office to Prince Edward Island.

C. Background

1. Introduction

This Program provides a complete independent legal aid service to persons seeking to establish claims under the Pension Act and allied statutes and orders or an appeal to the War Veterans Allowance Board. This service is provided by professional advocates and support staff located in 19 cities throughout Canada. The relationship between the Bureau and an applicant is that of a solicitor and client. The services of the Bureau are free, but an applicant can employ a private lawyer at his own expense or be represented by a service officer of an accredited veterans' organization. The Bureau must accept all requests for assistance from veterans. (A description of this Program is found in the Portfolio Summary, page 1-5.)

2. Legal Mandate

The legal mandate for the Program is set out in Part II of the Pension Act. The legislation specifically prescribes the duties as: counselling applicants with respect to the application of the Pension Act and related statutes and orders; assisting applicants in the preparation and submission of applications; and arranging for applicants to be represented by a pensions advocate at hearings held under the Act. The War Veterans Allowance Act was recently amended to allow the Bureau to represent applicants for appeals to the War Veterans Allowance Board.

3. Program Objective

To provide an independent professional legal aid service to persons seeking to establish entitlement under the Pension Act and allied statutes and orders, or an appeal to the War Veterans Allowance Board.

4. Program Organization for Delivery

The Pension Act provides that the Bureau is not part of the Department of Veterans Affairs but reports directly to the Minister of Veterans Affairs.

The Bureau of Pensions Advocates is under the direction of a Chief Pensions Advocate appointed by the Governor in Council. The Bureau is divided into two responsibility areas:

- the Deputy Chief Pensions Advocate heads the operational area which researches, prepares, and presents claims to the various adjudicating bodies in the Pensions Program; this includes the District Pensions Advocates and their support staff, as well as Area Advocates and their support staff at Head Office who present appeals to the Pension Review Board and the War Veterans Allowance Board; and

- the Executive Director and his staff who provide the necessary administrative support to all sections of the Bureau.

The Bureau has a decentralized organization to provide its services. There are 17 District Offices and 2 sub-offices in larger centres across Canada with 17 District Pensions Advocates. In addition, advocates travel to other locations in their districts and interview applicants in their homes when required.

• Operations

In its role as representative for applicants seeking to establish claims or appeals under the Pension Act and related statutes and orders, or an appeal under the War Veterans Allowance Act, the Bureau performs the following actions:

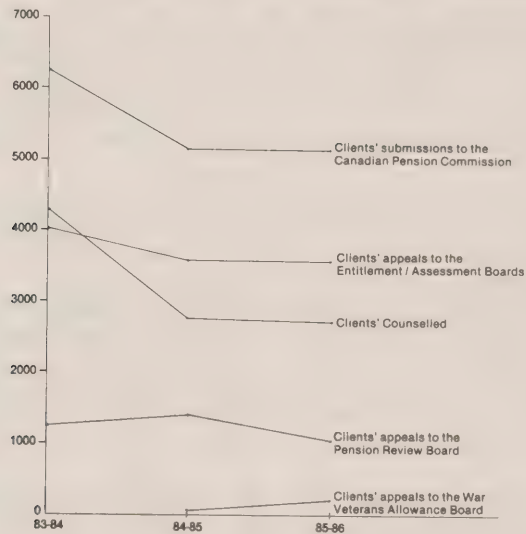
- immediate notification of a new claim to the Canadian Pension Commission (CPC) by means of a Notice of Intent;
- gathering of information in support of the claim, including follow-up correspondence with the client to inform him of the status;
- submission of the prepared application to the CPC for adjudication;
- follow-up of submitted applications and decisions, including counselling with respect to potential appeals;
- notification of appeal to the CPC Entitlement or Assessment Board, including review of Statement of Case and research for additional evidence;
- certification that appeals are ready to be heard by CPC, scheduling the appeal hearings, preparation, and personal appearance at the appeal hearing;
- notification of appeal to the Pension Review Board or the War Veterans Allowance Board, including research and review of the appeal documentation;
- completion of Notice of Readiness, scheduling the appeal hearings at Head Office, preparation, and personal appearance before the Pension Review Board or the War Veterans Allowance Board; and
- follow-up of the appeal hearing, including counselling and explanation of the decision.

D. Planning Perspective

1. Environment

The workload associated with the provision of counselling and representation services by the operations area is directly affected by the overall decline in veteran population. In spite of the decline, however, significant workload increases are occurring due to current economic conditions, aggravation of latent disability due to aging and the fact that most veterans are now approaching retirement age. Figure shows actual and anticipated workload in terms of the number of clients served.

Figure 3: Workload Volumes for the Bureau of Pensions Advocates



2. Update on Previously Reported Initiatives

Reduce response time: In 1983-84 the Bureau reduced the time related to the research and preparation of claims and appeals in all three areas of pension adjudications. Due to an unexpected increase in the number of new applications for pension and requests for appeals, and staff shortages caused by unforeseen turnovers and delays in staffing, the Bureau was unable to significantly reduce the number of pending applications and appeals.

3. Program Effectiveness

For the program to be effective the Bureau must prepare and present each case in a professional manner and have the claim or appeal ready for presentation with minimal delay to the client.

Figure 4 shows the overall success rate while Figure 5 reflects the turnaround time for applications and appeals. Although the Bureau must accept all requests for assistance, historically it has obtained positive decisions in 25-30% of its cases.

Figure 4: Overall Success Rate

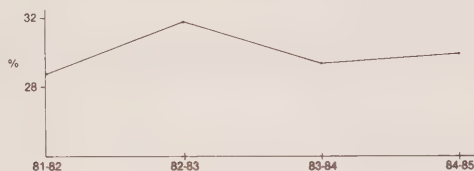
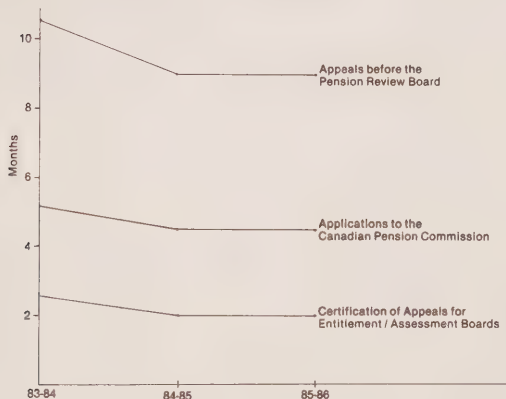


Figure 5: Turnaround Time (in months)



4. Performance Information/Resource Justification

The Bureau has traditionally used performance measurement techniques to assist in the determination of resource requirements to meet the demands of anticipated workload fluctuations. Resources for the Estimates year are determined using weight factors relative to the base year valuations (1979-80).

In 1984 the Bureau undertook a study of its operations to re-evaluate the average processing times of all operational staff, to be used for the measurement of efficiency and for calculating future resource requirements. Six types of work were identified and accepted as suitable for ongoing work measurement: claims to the Canadian Pension Commission appeals to Entitlement and Assessment Boards of the Commission, appeals to the Pension Review Board (initiated by District Offices), hearings before the Pension Review Board and appeals before the War Veterans Allowance Board (head office staff only), and counselling services to clients where no claims can be made. The first three types are measured by the number of claims under entitlement sections of the Pension Act, rather than clients. A method of weighting is used to allocate staff to these six types of work, excepting only head office executive and administration personnel.

Figure 6 shows performance measurement information used to determine resource requirement.

Figure 6: Performance Data

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84	Actual 1982-83
Workload Volume	16,384	16,892	19,742	16,820
Output Weight (PY)	117.3	119.1	134.7	121.4
PY's Budgeted or Utilized	118	120	117.6	113.9
Efficiency Index *	109.7	109.6	126.3**	117.7

* Base year 1979-80

** In 1983-84 the volume of cases was distorted due to the heavy increase in new appeals and counselling services. This had the effect of reducing individual processing time below the established norm and exaggerating the level of efficiency. With the exception of 1983-84, workload has remained relatively constant over the period 1982-83 to 1985-86.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 7: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1985-86	Forecast 1984-85	Actual 1983-84
Personnel			
Salaries and Wages	4,077	3,831	3,633
Contributions to employee benefit plans	570	517	575
Goods and services			
Transportation and communication	152	141	111
Professional and special services	68	67	59
Other operating expenditures	11	11	1
Total operating	4,878	4,567	4,379
Capital	21	19	14
Total expenditures	4,899	4,586	4,393

2. Personnel Expenditures

Figure 8: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1985-86 Average Salary Provision
	85-86	84-85	83-84		
Management Executive	1	1	1	50,350-96,300	68,805
Scientific and Professional Law	43	42	43	20,523-88,120	50,459
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	3	4	2	13,912-57,987	36,143
Program Administration	19	18	18	13,912-57,987	27,497
Administrative Support					
Clerical	5	4	6	12,932-31,743	21,441
Secretarial	47	45	50	12,636-31,946	21,293

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1984. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Cost Analysis

Figure 9: Total Cost of Program for the Year 1985-86 (\$000)

	1985-86 Operating Expenditures	Add Other Cost	Total Cost	Total Cost 1984-85
Bureau of Pensions Advocates	4,899	467	5,366	5,091

Other costs of \$467,000 consist of:

(\$000)

- accommodation provided without charge by Public Works 363
- other services provided without charge by other Departments 104

Tableau 9 : Coût net du Programme en 1985-1986 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement 1985-1986	Plus autres coûts	Coût total	Coût total 1984-1985	Bureau de Services Juridiques des Pensions
4,899	467	5,366	5,091	

et autres coûts de \$467,000 comprennent :

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics
 - autres services fournis gratuitement par d'autres ministères
- 363
- 104
- (en milliers de dollars)

2. Dépenses en personnel

Tableau 8 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Provision pu	
	échelle des le traitemet	traitements annuel moye
	83-84	actuelle 1985-1986

Gestion	1	1	1	50,350-96,300	68,805
Scientifique et professionnelle	43	42	43	20,523-88,120	50,459
Administration et service extérieur					
Services administratifs	3	4	2	13,912-57,987	36,143
Administration des programmes	19	18	18	13,912-57,987	27,497
Soutien					
administratif	5	4	6	12,932-31,743	21,441
Commis aux écritures	47	45	50	12,636-31,946	21,293
Secrétariat					

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 7 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
Personnel	4,077	3,831	3,633
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des			
employés	570	517	575
Biens et services			
Transports et			
communications	152	141	111
Services professionnels			
et spéciaux	68	67	59
Autres dépenses de fonctionnement	11	11	1
Total des dépenses de fonctionnement	4,878	4,567	4,379
Capital	21	19	14
Total des dépenses	4,899	4,586	4,393

(Renseignements supplémentaires) 6-15

* Année de référence 1979-1980

** En 1983-1984, le volume des cas a été déformé par suite de la forte augmentation du nombre des nouveaux appels et du travail des services de consultation. Cela a eu pour effet de réduire le temps de traitement individuel au-dessus de la norme établie et d'exagérer le niveau de l'efficacité. Sauf en 1983-1984, la charge de travail s'est maintenue d'une façon relativement constante au cours de la période de 1982-1983 à 1985-1986.

Volume de la charge de travail	Extrant pondéré (A-P)	A-P utilisées ou prévues dans le Budget	Indice d'efficacité*	Budget des dépenses		
				1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
16,384	117.3	118	109.7			
16,892	119.1	120	109.6			
19,742	134.7	117.6	126.3**			
16,820	121	113	117			Réel 1982-1983

Tableau 6 : Donnée sur le rendement

Le tableau 6 montre les données sur la mesure du rendement utilisées pour déterminer les besoins de ressources.

En 1984, le Bureau a entrepris une étude de ses activités en vue de réévaluer les délais de traitement moyen pour tout le personnel exécutant, aux fins d'évaluation de l'efficacité et de calcul des besoins futurs de ressources. Le Bureau a relevé six domaines où il serait possible de faire une évaluation continue du travail, c'est-à-dire : les demandes à la Commission canadienne des pensions, les appels devant le Conseil de révision des pensions (établis par les bureaux de district), les audits de révision des pensions (établis par les bureaux de district), les appels devant le Conseil de révision des pensions (établis par les bureaux de district) et les appels devant la Commission des allocations aux anciens combattants (personnel de l'Administration centrale seulement), et les services de consultations données aux clients lorsqu'aucune demande ne peut être présentée. Le travail dans les trois premiers domaines est évalué en fonction du nombre de demandes présentées en vertu des articles de la Loi des pensions qui ont trait au droit à pension, plutôt qu'en fonction du nombre de clients. Une méthode de pondération est utilisée pour répartir le personnel dans ces six domaines d'exécution; seul le personnel de direction d'administration à l'Administration centrale est exclu.

3. Efficacité du Programme

Pour que le Programme soit efficace, le Bureau doit préparer et présenter chaque cas de façon professionnelle et faire en sorte que l'appel ou la demande soit prêt(e) à être présentée(e) dans le plus bref délai possible, pour ne pas faire attendre le client.

Le tableau 4 montre le taux global de réussite, tandis que le tableau 5 indique le délai de traitement des demandes et des appels. Bien qu'il soit obligé d'accepter toutes les demandes d'aide, le Bureau a habituellement obtenu une décision favorable dans 25-30 % des cas.

Tableau 4 : Taux global de réussite

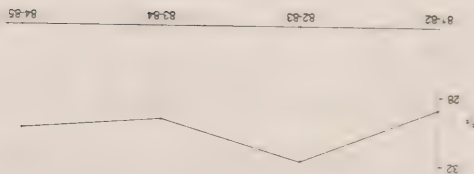
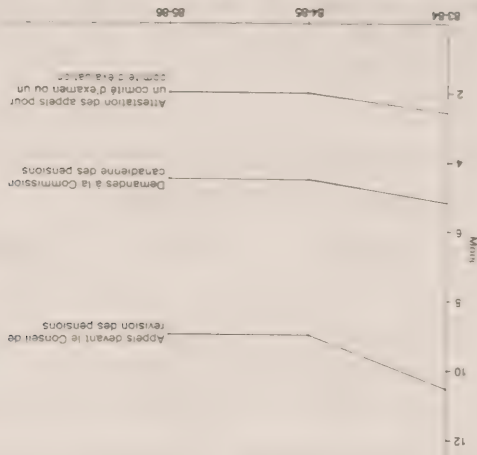


Tableau 5 : Délai de traitement (en mois)



Données sur le rendement et justification des ressources

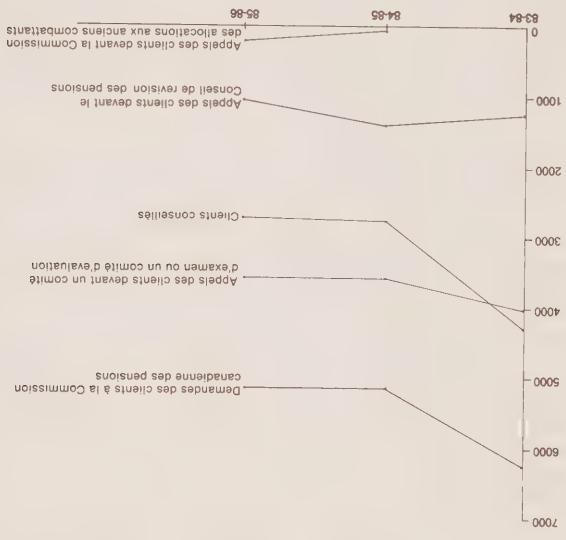
Le Bureau emploie depuis longtemps des méthodes de mesure du rendement en vue de déterminer les ressources dont il a besoin pour faire face aux fluctuations prévues de la charge de travail. Les ressources pour l'année budgétaire ont été calculées d'après les coefficients de pondération courants qui se rattachent aux évaluations les plus récentes pour l'année de référence (1979-1980).

D. Perspective de planification

1. Contexte

La baisse générale du nombre d'anciens combattants influe directement sur la charge de travail liée à la prestation de services de conseil et de représentation, par le secteur d'exécution. Or, malgré cette baisse, la charge de travail augmente sensiblement à cause de la conjoncture économique actuelle, de l'aggravation des invalidités latentes occasionnées par le vieillissement, et du fait que la plupart des anciens combattants atteindront bientôt l'âge de la retraite. Le tableau 3 montre la charge de travail réelle et prévue, en termes de clients servis.

Tableau 3 : Charges de travail prévues du Bureau de services juridiques des pensions



2. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

Réduction du délai d'exécution : En 1983-1984, le Bureau a réduit le délai rattaché à la recherche de la preuve et à la préparation des demandes et des appels dans chacun des trois domaines des décisions relatives aux pensions. A cause d'une augmentation inattendue du nombre des nouvelles demandes de pension et des demandes d'appels, ainsi que de pénuries de personnel causées par des roulements de personnel imprévus et des retards dans la dotation, le Bureau n'a pu réduire de façon notable le nombre de demandes et d'appels en attente.

- attestation des appels qui sont prêts à être entendus par la CCP, établissement d'un calendrier des auditions de l'appel, préparation de celles-ci et comparution en personne à l'audition de l'appel;
- communication de l'appel au Conseil de révision des pensions ou à la Commission des allocations aux anciens combattants, ce qui comprend la recherche et l'examen de la documentation de l'appel;
- préparation de l'Avis de continuation, établissement du calendrier des auditions de l'appel à l'Administration centrale, préparation de celles-ci et comparution en personne devant le Conseil de révision des pensions ou la Commission des allocations aux anciens combattants; et
- suivi de l'audition de l'appel, ce qui comprend une consultation et une explication de la décision.

- le sous-chef avocat-conseil des pensions dirige le secteur d'exécution qui est chargé de dépouiller, de préparer et de présenter les demandes aux divers organismes de décision dans le cadre du Programme des pensions. Ce secteur comprend 17 avocats-conseils de district de pensions et leur personnel de soutien, ainsi que les avocats-conseils régionaux et leur personnel de soutien à l'Administration centrale présentent des appels au Conseil de révision des pensions et à la Commission des allocations aux anciens combattants; et
 - le directeur général et son personnel fournissent le soutien administratif nécessaire à toutes les sections du Bureau.
- Les services du Bureau sont dispensés par un effectif décentralisé. Il existe 17 bureaux de district et 2 bureaux auxiliaires, répartis dans les grands centres du Canada, dans lesquels travaillent 17 avocats-conseils de district des pensions. De plus, les avocats-conseils se rendent à d'autres endroits dans leurs districts et interviennent les requérants dans leur foyer lorsqu'il y a lieu.
- ### 5. Fonctionnement
- A titre de représentant des requérants qui désirent établir leur droit à pension ou interjeter appel en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes, ou interjeter appel en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants, le Bureau s'acquitte des tâches suivantes:
- communication immédiate d'une nouvelle demande à la Commission canadienne des pensions (CCP) au moyen d'un Avis d'intention;
 - collecte des renseignements à l'appui de la demande, ce qui comprend la correspondance subséquente avec le client pour l'informer de la situation de la demande;
 - présentation de la demande préparée à la CCP pour que celle-ci rende une décision;
 - suivi des demandes présentées et des décisions rendues, ce qui comprend une consultation relative aux appels éventuels;
 - communication de l'appel au comité d'examen ou au comité d'évaluation de la CCP, ce qui comprend une revue de l'Exposé du cas et la recherche de preuves supplémentaires;

Le présent Programme fournit un service d'aide juridique complet et autonome aux personnes désirant établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes ou interjeter appel devant la Commission des allocations aux anciens combattants. Ce service est assuré par des avocats-conseils professionnels et un personnel de soutien dans 19 villes au Canada. Les services du Bureau sont gratuits, mais un requérant peut retenir, à ses frais, les services d'un avocat exerçant en clientèle privée, ou encore être représenté par l'agent d'une association d'anciens combattants reconnue. Le Bureau a accepté toutes les demandes d'aide des anciens combattants. (Une description de ce programme se trouve au Résumé de l'organisation, page 1-5.)

Mandat légal

Le mandat légal à l'égard du Programme figure dans la partie II de la Loi sur les pensions. La Loi stipule les fonctions de façon précise : conseiller les requérants en ce qui touche l'application de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes ; aider les requérants à évaluer et à présenter leurs demandes ; et prendre les dispositions nécessaires afin que les requérants soient représentés par un avocat-conseil des pensions lors d'auditions tenues en vertu de la Loi. La Loi sur les allocations aux anciens combattants a été récemment modifiée de façon à permettre au Bureau de représenter les requérants qui interjettent appel devant la Commission des allocations aux anciens combattants.

Objectif du Programme

Le mandat d'un service d'aide juridique professionnel et autonome aux personnes désirant établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes ou interjeter appel devant la Commission des allocations aux anciens combattants.

Plan d'exécution du Programme

En termes de la Loi sur les pensions, le Bureau ne fait pas partie du ministère des Affaires des anciens combattants, mais rend des comptes directement au ministre des Affaires des anciens combattants. Le Bureau de services juridiques des pensions est dirigé par un chef d'ocat-conseil des pensions nommé par le gouverneur en conseil. Le Bureau se divise en deux domaines de responsabilité :

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme au cours de 1983-1984 ont été les suivants :

- En 1983-1984, le Bureau a représenté 11,520 requérants qui ont présenté des demandes de pension et il a présenté 14,464 nouvelles demandes et appels en leur nom. De plus, 4,344 autres requérants ont reçu des conseils dans des cas pour lesquels aucune demande ni appel ne pouvaient être présentés. La principale augmentation de l'activité a été attribuable au nombre des clients qui ont reçu ces services de consultation.

- Les délais d'exécution suivants ont été atteints en 1983-1984 :
 - 5.2 mois pour réunir des preuves, préparer et présenter une première demande à la Commission canadienne des pensions;
 - 2.6 mois pour réunir des preuves, préparer un appel devant un comité d'examen ou un comité d'évaluation de la Commission canadienne des pensions et attester que cet appel est prêt à être entendu; et
 - 10.6 mois pour réunir des preuves, préparer et présenter un appel devant le Conseil de révision des pensions.

2. Rétrospective du rendement financier

Tableau 2 : Rétrospective du rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984			
Conseils et représentation juridiques	Réal	Budget principal	Différence
(292)	4,393	4,685	(292)
Années-personnes autorisées	116	120	(4)

Explication de la différence : La diminution des dépenses en dollars années-personnes est surtout attribuable aux postes restés vacants dans la dotation des roulements de personnel inattendus et aux retards dans la dotation de postes restés vacants à l'occasion de la réinstallation de l'Administration centrale à l'Île-du-Prince-Édouard.

Application de la différence : Les besoins financiers pour 1985-1986 ont de 6.8 % ou \$313,000 plus élevés que les dépenses prévues de 84-1985. L'augmentation est surtout attribuable aux facteurs suivants :

(en milliers de dollars)	
● augmentation des coûts de fonctionnement en raison de l'inflation	246
● dotation retardée de certains postes survenant en 1984-1985	187
● diminution de deux années-personnes liée aux besoins prévus de la charge de travail	(93)

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1985-1986

1. Points saillants

Au cours de 1985-1986, le Bureau compte pouvoir s'acquitter des tâches suivantes :

- représenter 9,765 requérants qui présenteront des demandes de pensions et des appels à la Commission canadienne des pensions et qui inter-jetteront appel au Conseil de révision des pensions (voir page 6-12)
- conseiller 2,730 requérants au sujet de l'application de la Loi sur les pensions dans les cas pour lesquels aucune demande ne sera présentée;
- représenter 200 requérants dans des appels devant la Commission des allocations aux anciens combattants et 1,100 requérants devant le Conseil de révision des pensions; et
- respecter, tout au long de l'exercice financier 1985-1986, les délais d'exécution moyens fixés pour la préparation et la présentation de demandes de pension et des appels, et les recherches faites à ces fins (voir page 6-13).

2. Etat financier récapitulatif

Les besoins de ressources réels et prévus du Bureau de services juridiques des pensions figurent au tableau 1.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Détail à la page	Budget des dépenses 1985-1986 Prévu*	1984-1985 Différence	Conseil et représentation juridiques		Années-personnes autorisées
			4,899	4,586	313
			6-15		(2)
			118	120	

* Il n'y a pas eu de différence notable par rapport au Budget des dépenses principal de 1984-1985. Les prévisions de 1984-1985 sont de \$4,586,000 ou \$2,000 de plus que le Budget des dépenses principal de 1984-1985 qui était de \$4,584,000 (Extraits de la Partie II du Budget dépenses, page 6-4).

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

Budget principal 1985-1986

Années -	Budgétaire	Fonction- Dépenses	nement en capital
personnes autorisées			
Total			
Budget principal 1984-1985			

Conseils et
représentation
juridiques

118

4,878

21

4,899

4,584

Extrait du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits de 1983-1984

Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
\$	\$	\$

Dépenses budgétaires votées

Credit 30 - Bureau de services
juridiques des pensions -
Dépenses du Programme

4,168,000

4,168,000

3,818,247

Dépenses budgétaires statutaires

Contributions aux régimes
d'avantages sociaux des
employés

517,000

575,000

575,000

Total du Programme

4,685,000

4,743,000

4,393,247

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$4,329,000 pour le Programme du Bureau de services juridiques des pensions au cours de l'exercice financier 1985-1986. Des dépenses de \$570,000 pour les avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)

Budget principal 1985-1986
Budget principal 1984-1985

Programme du Bureau de services juridiques des pensions

30 Dépenses du Programme 4,329 4,085
(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés 570 499

Total du Programme

4,899 4,584

Crédits - Libellé et montants

Numéros des crédits
Ministères et organismes (dollars)
Budget principal 1985-1986

Programme du Bureau de services juridiques des pensions

30 Bureau de services juridiques des pensions - 4,329,000
- Dépenses du Programme

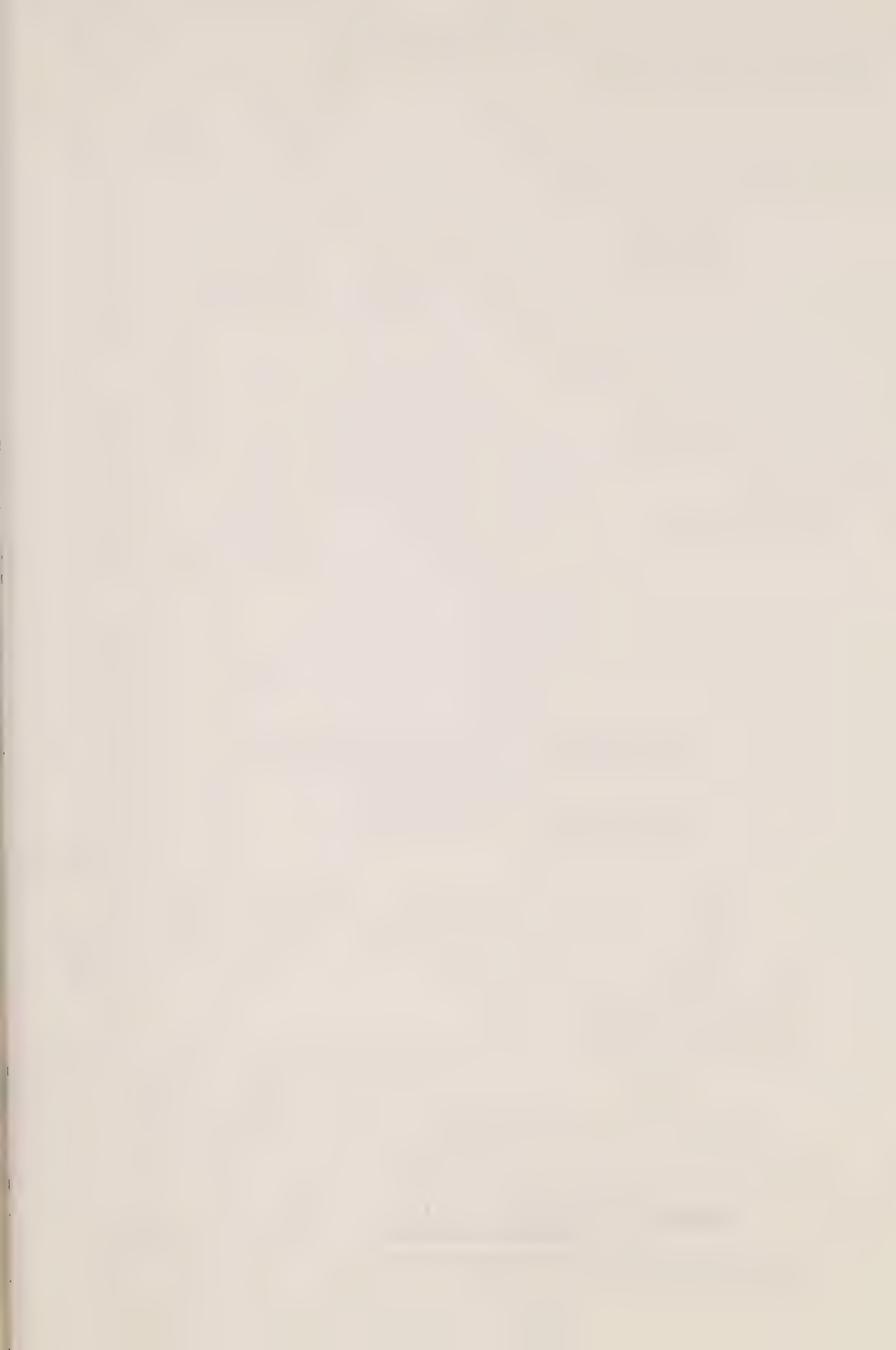
6-4	Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
6-5	Extraits du volume II des Comptes publics

Section I perçu du Programme

6-6	Plans pour 1985-1986
6-6	1. Points saillants
6-6	2. Etat financier récapitulatif
6-8	Rendement récent
6-8	1. Points saillants
6-8	2. Rétrospective du rendement financier
6-9	Données de base
6-9	1. Introduction
6-9	2. Mandat légal
6-9	3. Objectif du Programme
6-9	4. Plan d'exécution du Programme
6-10	5. Fonctionnement
6-12	Perspective de planification
6-12	1. Contexte
6-12	2. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement
6-13	3. Efficacité du Programme
6-13	4. Données sur le rendement et justification des ressources

Section II renseignements supplémentaires

6-15	1. Analyse par article
6-16	2. Dépenses par article
6-17	3. Analyse des coûts



Plan de dépenses
Programme du Bureau de
services juridiques des pensions
1985-1986

B. Analyse des coûts

Tableau 15 : Coût net du Programme en 1985-1986 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement 1985-1986	Plus autres coûts	Coût total	Programme de la Commission canadienne des pensions	
			1,787	769,351

* Les autres coûts de \$1,787,000 sont constitués comme suit :

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics 1,211
- autres services fournis gratuitement par d'autres ministères 576

• Paiements de transfert

à tableau 14 résume toutes les dépenses au chapitre des subventions et des contributions du Programme.

Tableau 14 : Détail des paiements de transfert

Budget des dépenses	1985-1986	Prévu	1984-1985	Réel	1983-1984
subventions					
ensions d'invalidité et de décès					
Octet sur le paiement d'indemnités dans le cas d'accidents d'aviation	390,000	421,000	388,000		
remière Guerre mondiale	95,940,000	83,659,000	87,956,000		
Seconde Guerre mondiale	608,863,000	591,885,000	518,336,000		
ivils, Seconde Guerre mondiale	2,126,000	2,018,000	1,992,000		
Guerre mondiale	28,950,000	27,586,000	27,348,000		
e paix	10,704,000	9,518,000	9,857,000		
ontingent spécial (Corée)	16,000	20,000	14,000		
écompenses pour bravoure	1,157,000	1,070,000	856,000		
Allocations d'inhumation	65,000	80,000	53,000		
Seconde Guerre mondiale					
et contingent spécial					
total des subventions	748,211,000	716,257,000	646,800,000		
contributions					
ndemnisation pour perte	197,000	181,000	83,000		
e gains					
total des subventions et contributions	748,408,000	716,438,000	646,883,000		

(Renseignements supplémentaires) 5-27

2. Dépenses en personnel
 Tableau 13 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provison pour le traitement annuel 1985-1986	Echelle des traitements actuelle	Années-personnes autorisées			
		83-84	84-85	85-86	
58,9	50,350-96,300	25	25	26	Gestion
55,2	50,350-96,300	-	-	2	Direction Gestion supérieure
65,4	40,054-85,140	46	46	49	Scientifique et professionnelle
					Medecine
					Administration et service extérieur
32,6	13,912-57,987	23	20	28	Services adminis- tratifs
40,0	13,520-57,980	3	4	7	Organisation et méthodes
38,5	13,912-57,987	64	10	11	Administration des programmes
32,7	14,860-57,980	2	17	21	Programmes de bien-être
					Soutien adminis- social
23,8	12,932-31,743	122	166	173	traitif Commis aux écritures
					Traitement méca- nique des
17,8	13,352-37,130	-	2	3	données
20,8	12,636-31,946	83	74	74	Secrétariat
18,3	12,665-25,271	5	3	3	Autre

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Analyse par article
Dépenses par article

Tableau 12 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1985-1986	Prévu	1984-1985	Réal	1983-1984
Personnel	12,886	11,839			10,741
Traitement et salaires					
Contributions aux régimes					
d'avantages sociaux des employés	1,799	1,531			1,755
Location et services					
Transports et communications	2,463	2,484			1,853
Services professionnels et spéciaux	1,339	1,299			940
Location	596	795			310
Autres dépenses de fonctionnement					
Total des dépenses de fonctionnement	19,083	17,948			15,599
Capital	73	79			58
Atteints de transfert	748,408	716,438			646,883
Total des dépenses	767,564	734,465			662,540

Bien que, tel que signalé à la page 5-10, la perte d'un personnel expérimenté et formé, tant professionnel que de soutien, qui a décidé de ne pas déménager à Charlottetown et le manque d'un effectif complet de commissaires aient eu pour conséquence que les délais d'exécution moyen prévus n'ont pas été atteints en 1983-1984, la Commission a néanmoins réduit progressivement ses délais d'exécution moyens.

Tableau 10 : Sommaire des auditions et des décisions des comités

(1) Appels certifiés prêts à être entendus.

Tableau 11 : Indicateurs choisis de la qualité du service

Moins de

ainsi qu'à l'amélioration des méthodes d'exécution.

(Aperçu du Programme) 5-23

Charge de travail

Les principaux éléments de la charge de travail de la Commission sont résumés aux tableaux 9 et 10. Dans un effort en vue d'utiliser ses ressources au maximum, le Programme a commencé à mettre au point un système de mesure de la performance en 1982-1983. Ce système se fonde sur une analyse de la production d'une année-personne donnée.

Tableau 9 : Sommaire des premières demandes et des autres rendues et des décisions rendues

Budget des dépenses 1985-1986	(1) Inva- lité	(2) Sur- viva- nt	(3) Autre spéciales	(1) Inva- lité	(2) Sur- viva- nt	(3) Autre spéciales	(1) Inva- lité	(2) Sur- viva- nt	(3) Autre spéciales	Réel 1983-1984

Decisions rendues au 31 mars	5,100	200	2,200	29,590	5,250	250	2,000	29,600	4,361	284	1,841	29,590(4)
Demandes en attente au début de l'année	1,688	43	255	788	1,938	43	255	788	1,269	66	204	786
Demandes reçues dans l'année	4,800	200	2,200	29,590	5,000	250	2,000	29,600	5,030	261	1,892	29,592
Decisions promulguées	5,100	200	2,200	29,590	5,250	250	2,000	29,600	4,361	284	1,841	29,590
Demandes en attente	1,388	43	255	788	1,688	43	255	788	1,938	43	255	788

- (1) Survivants de personnes admissibles, lorsque les droits à pension n'ont pas été établis au moment du décès.
- (2) Comprend les allocations d'incapacité exceptionnelles, les allocations de soins, les allocations vestimentaires et les relèvements automatiques en raison de l'âge, qui ne sont pas associés à une pension, d'invalidité concomitante.
- (3) Comprend des articles tels que les prestations versées aux conjoints, aux enfants, aux veuves et aux orphelins et les pensions de commutation et les allocations d'invalidité, ainsi que les modifications de l'évaluation et les décisions du Fonds fiduciaire non incluses en 1984-1985.
- (4) La charge de travail relative des autres décisions est 5 fois moins que celle des premières décisions et 12 fois moins que celle des décisions des comités d'examen et des comités d'évaluation.

Autres : Le pensionné qui est atteint d'invalidité totale et qui acquiert des soins peut, dans certains cas, se voir octroyer une allocation de soins. Le montant de l'allocation est en fonction de l'importance des soins requis, mais il est limité à \$752.55 par mois en 1985 (\$718.77 par mois en 1984).

Les pensionnés qui ont subi des amputations ou qui doivent porter des prothèses ou des vêtements spécialement taillés peuvent recevoir une allocation d'indemnisation à l'égard de ces prothèses ou vêtements. L'allocation mensuelle maximale en 1985 est de \$85.26 (\$81.43 en 1984).

Le pensionné qui touche une pension à l'égard d'invalidités évaluées 100 % et qui souffre d'une incapacité exceptionnelle par suite de ces invalidités peut se voir octroyer une allocation mensuelle supplémentaire ont le montant varie, mais ne peut pas dépasser \$602.05 par mois en 1985 (\$575.02 en 1984).

L'ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure prévoit le versement d'une rente lorsque le bénéficiaire d'une récompense pour bravoure, signalée dans l'ordonnance, reçoit une pension d'invalidité, une allocation d'ancien combattant ou une rente en vertu de la Loi sur la pension de retraite des forces canadiennes.

Le tableau 8 résume les principales variables qui influent sur les dépenses totales, selon le nombre de bénéficiaires et de prestations totales. Il illustre ainsi les différences relatives au cours d'une période de 10 ans.

Tableau 8 : Nombre de bénéficiaires et prestations totales

Au 1 mars	Nombre de bénéficiaires	Versement mensuel moyen	Prestations totales
-----------	-------------------------	-------------------------	---------------------

975	145,477	190	332,533
976	142,254	212	362,015
977*	141,939	229	391,534
978	138,891	245	408,591
979	136,433	265	436,058
980	135,844	298	486,900
981	133,829	324	520,525
982	135,109	331	538,070
983	141,840	352	599,775
984	143,399	376	646,883
985	142,738	418	716,438

(en milliers de dollars)

*A compter de 1977, comprend les bénéficiaires qui touchent seulement l'indemnité d'ancien prisonnier de guerre.

La loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils prévoit l'octroi de prestations semblables à certains civils qui ont servi au sein d'organismes étroitement associés aux forces armées canadiennes pendant la Seconde Guerre mondiale.

Pensions de survivants : Après le décès du requérant ou du pensionné, le conjoint survivant et les enfants admissibles d'un pensionné décédé peuvent recevoir, sur demande, soit une pleine pension soit une pension proportionnelle.

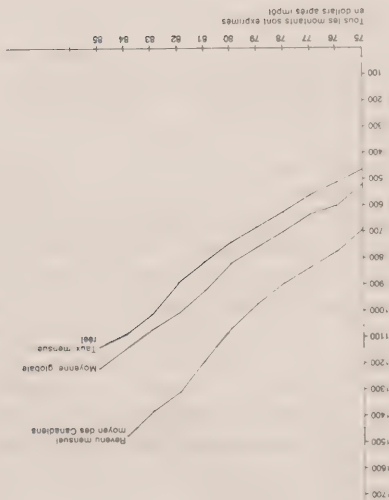
Les prestations, y compris les pensions, sont rajustées le 1er janvier de chaque année sur l'indice des prix à la consommation. Certaines prestations sont discrétionnaires et les montants peuvent être modifiés selon le degré de dépendance. Les prestations versées, en vertu d'un droit aux bénéficiaires d'une pension d'invalidité, à leurs conjoints et à leurs enfants ne font l'objet d'aucun genre d'examen du revenu. Le tableau 7 donne des exemples des taux de paiement à compter du 1er janvier 1985.

Tableau 7 : Echelle des pensions d'invalidité de 100 % (en dollars)

	1er janvier 1984 (par mois)	1er janvier 1985 (par mois)
Pension de base	1,086.22	1,137.77
Pension supplémentaire pour le conjoint (équivalant à 25 % de la pension de base)	271.56	284.22
Pension supplémentaire pour les enfants		
Premier enfant (équivalant à 13 % de la pension de base)	141.21	147.33
Deuxième enfant (équivalant à 9.5 % de la pension de base)	103.19	108.47
Chaque enfant additionnel (équivalant à 7.5 % de la pension de base)	81.47	85.11

Indemnités d'anciens prisonniers de guerre : En vertu de la loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, les anciens combattants peuvent toucher des indemnités en fonction de la durée de leur captivité dans un pays visé. Un ancien combattant peut toucher entre 10 % et 50 % d'une pension d'invalidité.

Tableau 6 : Montant de la pension*(\$)



5. Données sur le rendement et justification des ressources

Paiement des prestations

Pensions d'invalidité :

En vertu de la Loi sur les pensions, des pensions peuvent être versées aux membres et aux anciens membres des forces armées souffrant d'une invalidité causée par une blessure ou une maladie ou l'aggravation d'une blessure ou d'une maladie qui est survenue pendant le service militaire en temps de guerre ou qui est consecutive ou directement liée au service militaire en temps de paix.

Les pensions d'invalidité vont de 1 % à 100 % et sont versées en fonction du degré d'invalidité constaté à l'examen médical. Pour établir le degré d'invalidité, les médecins examinateurs se servent de la table des invalidités qui, aux termes de la Loi sur les pensions, doit être préparée et tenue par la Commission. Quant aux invalidités ouvrant droit à pension qui sont évaluées à moins de 5 %, le pensionné ne reçoit aucune pension mensuelle, mais il a droit au versement unique approprié qui est prévu au Barème des taux.

Montant de la pension : Le taux de base de la pension est le montant accordé à un pensionné seul dont l'invalidité est évaluée à 100 %. Il a été initialement établi à un montant équivalent au traitement moyen de cinq catégories de fonctionnaire non spécialisés, après déduction de l'impôt sur le revenu au taux prévu pour une personne seule dans la province où le taux d'imposition est le moins élevé. Les deux taux ont, occasionnellement, différé, l'un dépassant parfois l'autre ou étant parfois dépassé par l'autre. C'est parce que le taux de base est rajusté le 1^{er} janvier chaque année en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation, qui n'est pas nécessairement équivalent, pour ce qui est du temps ou de la quantité, au taux obtenu dans les négociations salariales par les cinq catégories choisies. La Commission surveille attentivement la moyenne globale afin de s'assurer que les deux taux sont comparables et elle recommande parfois une modification de la loi sur les pensions afin de diminuer tout écart qui peut s'être établi.

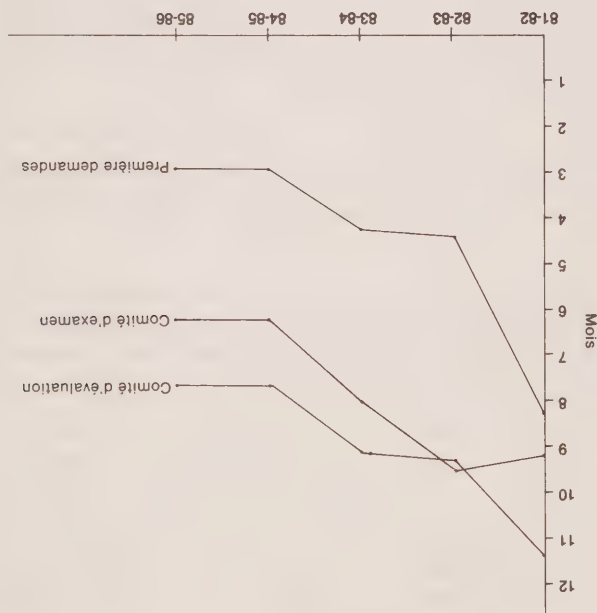


Tableau 5 : Sommaire du niveau de service (réduction du délai d'exécution)

Niveau de service : Cet indicateur permet d'évaluer la qualité des services offerts aux clients, selon le délai nécessaire pour traiter une demande aux différentes étapes de la procédure applicable aux pensions, en ce qui concerne la Commission canadienne des pensions seulement. Le tableau 5 indique les tendances à cet égard, de même que des prévisions pour les exercices financiers 1984-1985 et 1985-1986.

La principale initiative de la Commission sera de réussir à s'acquitter une charge de travail accrue d'environ 10 % résultant de son objectif d'examiner les pensionnés selon une fréquence plus acceptable au point de vue médical et de respecter les délais d'exécution prévus (voir le tableau 11, page 5-23).

Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

Amélioration des services aux clients : La Commission a négocié avec son personnel médical des objectifs relatifs aux examens médicaux pour 1983-1984 et elle a réussi à les atteindre dans une proportion virtuelle de 100 %. De la même façon, elle a aussi négocié des objectifs pour 1984-1985.

A cause de la perte d'un personnel expérimenté par suite de la réinstallation, la Commission n'a pas atteint son délai d'exécution visé de 90 et 60 jours concernant les demandes de pensions d'invalidité et de réinvalidité. Néanmoins, la Commission a progressivement réduit le temps de traitement depuis 1982-1983 et elle continue de travailler en vue de se rapprocher de ses objectifs initiaux, en prévoyant les atteindre à la fin 1984-1985.

La Commission a l'intention de poursuivre le réexamen des limites géographiques de ses bureaux de district et de déterminer des endroits particuliers, si possible plus près du domicile du client, qui serviront aux centres d'examen médicaux.

La Commission a examiné deux services de la technologie des communications comme moyens d'activer le règlement des cas par les unités d'évaluation et les comités d'examen. Le premier processus était pas efficace compte tenu du coût. Le deuxième a été jugé utile et certains genres de cas et il sera suivi de près en 1984-1985.

Centralisation de certains fonctions : Par suite d'une étude de faisabilité, la Commission a déterminé que le paiement de subventions pour régler les dépenses de funérailles et d'inhumation pourrait être fait plus directement par les bureaux de district que par l'Administration centrale, elle a transféré cette fonction au niveau local au cours de 1984-1985.

Efficacité du Programme

On mesure l'efficacité du Programme de la Commission canadienne des pensions, il faut tenir compte de son objectif fondamental d'octroyer des pensions à d'anciens membres admissibles des forces armées, à certains vits ou aux personnes à leur charge. On peut donc mesurer l'efficacité du Programme selon la façon dont il applique les dispositions législatives, comprises la durée du processus d'administration, la mesure dans laquelle les dispositions législatives sont bien interprétées, et les prestations annexes qui sont accordées aux bénéficiaires. Le niveau de service et le montant de la pension sont deux indicateurs de la distribution efficace des prestations à la population des clients et aux personnes à leur charge.

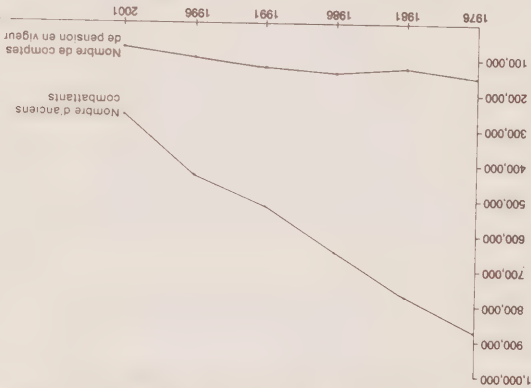
D. Perspective de planification

1. Contexte

Les facteurs les plus importants du contexte qui influencent le Programme sont, entre autres :

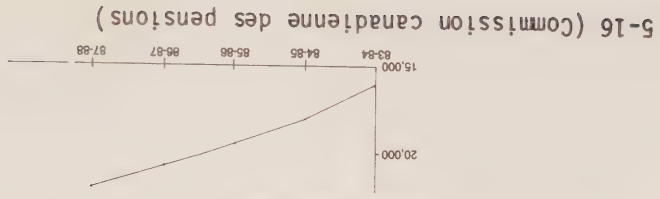
Changements démographiques : Il est prévu que le nombre global d'anciens combattants diminuera au cours des prochaines décennies. Le tableau ci-dessous indique le nombre d'anciens combattants prévu jusqu'en l'an 2001. La diminution du nombre d'anciens combattants finira par entraîner une baisse des besoins de ressources pour le Programme de la Commission canadienne des pensions. Cette diminution sera compensée, en partie, par le nombre croissant de survivants d'anciens combattants qui deviendront admissibles à une pension à la suite de modifications apportées aux mesures législatives en matière de pensions, et aussi par l'augmentation du nombre de demandes de pension présentées par d'anciens membres des forces régulières.

Tableau 3 : Prévisions du nombre d'anciens combattants et du nombre de pensionnés ayant des comptes en vigueur



Vieillesse des bénéficiaires d'une pension d'invalidité de guerre : L'âge moyen des bénéficiaires d'une pension d'invalidité de guerre est maintenant de 66 ans. Selon l'option médicale communément admise qui tient compte de l'âge et de la nature de l'invalidité, l'ancien combattant pensionné de cet âge devrait subir un examen médical en moyenne tous les 3 ans et demi. La fréquence optimale passe à tous les 2 ans et demi pour l'ancien combattant de 72 ans. Le tableau 4 ci-dessous montre le nombre d'examen médicaux qui peuvent être faits en respectant la profondeur approuvée des ressources jusqu'à 1985-1986 et, avec les ressources additionnelles nécessaires, en 1986-1987 et en 1987-1988 pour examiner anciens combattants à un intervalle plus court qu'à tous les cinq ans.

Tableau 4 : Examens médicaux



5-16 (Commission canadienne des pensions)

initiatives de la gestion
concernant la politique et
la planification et il
assure la prestation de
services financiers, de
personnel et administratifs
à la Commission.

Promulgation des
décisions mé-
dicales
Promulgation des
décisions non
médicales.
Promulgation des
décisions du Fonds
fiduciaire
Demandes de ren-
seignements au
Ministère et
autres demandes
de renseignements.
Correspondance
générale.
Services aux cas
soumis aux comités
d'examen et aux
comités d'évalua-
tion.
Conseils aux clients
Soutien de la
politique et de la
planification.
Coordination avec
les Finances, le
Personnel et
l'Administration.

Examen médicaux
 Évaluations
 médicales.
 Révisions
 médicales au
 niveau local
 Révisions
 médicales et
 contrôle de la
 qualité par
 Opinions médicales
 au niveau local
 de l'AC.

Fonctions

Ce groupe est dirigé par un
 conseiller médical en chef
 et il se compose d'un
 sous-conseiller médical en
 chef et des conseillers
 médicaux de l'AC; il donne
 à la Commission des conseils
 médicaux sur la preuve pré-
 sentée à l'appui des demandes
 et sur les questions relatives
 aux pensions en général. Il
 rédige des opinions médicales
 sur tous les cas particuliers
 et il soutient les normes
 médicales. Ses fonctions
 s'étendent aux bureaux de
 district par l'intermé-
 diaire du médecin examina-
 teur supérieur des pensions
 et des médecins examinateurs
 des pensions qui font subir
 des examens médicaux aux re-
 quérants et aux pensionnés.

Descriptions

Ce groupe est dirigé par
 un directeur général, chargé
 de toutes les fonctions et du
 service de soutien de la
 gestion et des opérations à
 l'Administration centrale et
 à 17 bureaux de district et
 3 bureaux auxiliaires.
 Il fournit un soutien à la
 fonction de décisions en
 préparant la documentation
 nécessaire pour permettre de
 rendre des décisions au sujet de
 l'admissibilité ou du niveau
 des évaluations; il donne des
 renseignements et des conseils
 au sujet des prestations. Il
 fournit un soutien aux

Soutien des
 décisions -
 Administratif
 (309 A-P)

Soutien des
 décisions -
 Médical
 (51 A-P)

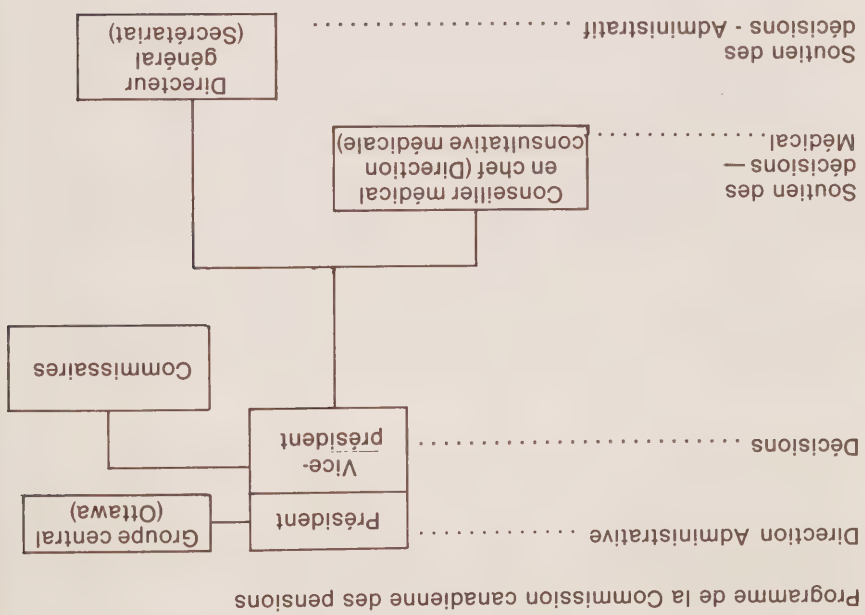
Sous-activités

es quatre sous-activités sont les suivantes :

ous-activités	Description	Fonctions
Direction adminis- trative (13 A-P)	Le président est chef du conseil d'administration de la Commission. Certains services administratifs et de soutien sont fournis par le personnel du bureau de la composante de Charlottetown tandis qu'un groupe central s'occupe de la pres- tation de services de planification, de liaison et d'adminis- tration à partir d'Ottawa.	Planification et soutien de la planification opérationnelle ainsi que du président, des organismes parle- mentaires, des organismes cen- traux, d'autres organismes et du ministère des Affaires des anciens combattants et des or- ganismes dont les services sont axés sur les clients ainsi que des clients.
Décisions (24 A-P)	Ce groupe se compose d'un vice-président, d'une se- crétaire, de 8 à 14 com- missaires nommés dont le mandat peut durer jusqu'à 10 ans (renouvelable) et il peut comporter jusqu'à 10 autres commissaires spéciaux nommés pour une période d'un an (renou- velable). Tous sont nommés par le gouverneur en conseil. Le groupe statue sur toutes les premières demandes re- latives à l'admissibilité aux prestations et au montant de celles-ci pour les anciens combattants admissibles, certains civils et les personnes à leur charge respective.	Demandes de première ins- tance. Décisions du du comité d'examen et du comité d'é- valuation. Décisions re- latives aux prestations sup- plémentaires. Évaluations. Décisions du Fonds fiduciaire.

4. Plan d'exécution du Programme

Tableau 2 : Organigramme et ressources (en milliers de dollars)



Budget principal 1985-1986 (en milliers de dollars)	A-P	
	Coûts de fonctionnement	Subventions
397	19,156	748,408

Le Programme de la Commission canadienne des pensions se compose de la Commission canadienne des pensions qui rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants.

La Commission canadienne des pensions rend des décisions et tient des séances d'audition par des comités d'examen et des comités d'évaluation à l'égard des demandes de pensions d'invalidité et de pensions de personnes à charge. (Une description de ce Programme se trouve au Résumé de l'organisation, page 1-5.)

2. Mandat légal

Les activités de la Commission canadienne des pensions sont régies, notamment par la Loi sur les pensions, en vertu de laquelle des pensions sont octroyées en cas d'invalidités ou de décès liés au service militaire; les parties I à X de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, qui prévoient l'octroi de pensions semblables à l'égard d'invalidités ou de décès imputables au service pendant la Seconde Guerre mondiale dans certaines organisations étroitement associées aux forces armées, comme la marine marchande; et la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, qui accorde des indemnités aux victimes détenues dans les camps de prisonniers de guerre. En outre, la Commission étudie des demandes de pensions en vertu d'autres dispositions législatives, notamment le Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation, la Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada, la Loi sur la continuation de la pension de la Gendarmerie royale du Canada et de la Loi sur la continuation de la pension de la Gendarmerie royale du Canada sont prévus dans l'autorisation de dépenser contenue dans le Programme d'application de la Loi du ministère du Solliciteur général. La Commission est également chargée du paiement de gratifications et de rentes attachées à certaines décorations pour bravoure, en vertu de l'ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure.

3. Objectif du Programme

Le principal objectif du Programme de la Commission canadienne des pensions consiste à assurer le versement de prestations aux anciens membres admissibles des forces armées, à certains civils ou aux personnes leur charge à l'égard d'invalidités ou de décès liés au service.

B. Rendement récent

1. Points saillants

En 1983-1984, le Programme a réalisé les travaux suivants :

- Il a fait des paiements de prestations de \$646,883,000 à environ 101,748 pensionnés et 41,651 personnes à leur charge, et il a fait subir des examens médicaux à 15,980 pensionnés. Ces volumes sont tous compris dans le 1 % du rendement prévu.
- Il a rendu 16 % plus de décisions que prévu concernant des demandes de pensions nouvelles ou révisées.
- Il a diminué l'arriéré de travail des demandes en cours de règlement présentées aux comités d'examen ou aux comités d'évaluation grâce à une augmentation de 12 % du nombre des décisions.

Cependant, il faudrait noter que la perte d'un personnel expérimenté tant professionnel que de soutien, par suite de la réinstallation, et le manque d'un effectif complet de commissaires ont eu des conséquences négatives sur le rendement du Programme. Par exemple :

- Le Programme a évalué à 60 et à 90 jours les délais d'exécution pour le traitement des demandes de pensions de survivant et d'invalidité. Les délais auxquels il est parvenu sont respectivement de 82 jours et de 132 jours.
- La préparation des Exposés du cas pour les comités d'évaluation nécessite une moyenne de 92 jours tandis que le niveau visé est 30 jours. L'estimation de 60 jours pour la préparation des Exposés du cas pour le comité d'examen a été réalisée.
- Le temps moyen écoulé entre la date à laquelle un cas est prêt à être entendu jusqu'à son audition réelle par un comité d'évaluation ou un comité d'examen a été de 188 jours, soit 68 jours au-dessus de l'objectif. Cependant, parce que le Programme essaie d'utiliser au maximum la main-d'œuvre disponible en organisant les séances des comités seulement quand il y a un nombre suffisant de cas prêts à être entendus dans l'un ou l'autre des 32 endroits géographiques, des délais peuvent se produire et, en fait, se produisent.

- augmentation de neuf années-personnes et des dépenses de fonctionnement connexes fondée sur les projections de la charge de travail (une augmentation nette de six années-personnes qui apparaît dans les prévisions de 1984-1985 résulte d'une réduction de trois années-personnes dans l'emploi d'étudiants)

- provision pour l'inflation dans les coûts de fonctionnement 1,014

endement récemment : Les dépenses réelles ont un écart d'environ 3 %

par rapport au Budget des dépenses principal de \$685,321,000 de 1983-1984 surtout pour ce qui a trait aux prestations de pension payées. L'estimation des prestations de pension a été fondée sur la projection d'un modèle et un écart de 3 % est raisonnable.

2. Etat financier récapitulatif

Les besoins financiers du Programme de la Commission canadienne des pensions tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours sont indiqués au tableau 1. De plus, on y trouvera des renseignements comparatifs sur le rendement financier en 1983-1984.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif et rétrospective du rendement financier en 1983-1984 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu*	Différence	Réel	1983-1984	
				aux pensions et administration	Décisions relatives
767,564	734,465	33,099	662,540		
397	391	6	357.	Années-personnes autorisées	

* Il n'y a pas eu de différence notable dans les ressources en dollars p rapport aux 733 millions de dollars du Budget des dépenses principal d 1984-1985 bien qu'il y ait eu une augmentation de 21 années-personnes attribuable aux besoins de la charge de travail (Extraits de la Partie du Budget des dépenses, page 5-4).

Explication de la différence : L'augmentation de \$33,099,000 dans les besoins de 1985-1986 par rapport aux prévisions de 1984-1985 est attribuable surtout aux principaux postes suivants :

- augmentation du total des prestations de pension payées attribuable à l'effet net des différences de volume et au rajustement annuel selon l'indice des prix à la consommation

31,954

• Plans pour 1985-1986

• Points saillants

- En 1985-1986, les plans du Programme sont les suivants :
- faire des paiements totaux de prestations d'environ \$748,408,000;

- rendre des décisions sur 7,500 nouvelles demandes d'octroi ou de révision des pensions et sur 3,600 appels à être entendus par ses comités d'examen et ses comités d'évaluation (voir pages 5-22 et 5-23);

- parvenir aux délais moyens d'exécution ci-après : (voir page 5-23)

- moins de 90 jours pour rendre une décision à l'égard des premières demandes;

- moins de 150 jours entre la date d'attestation à laquelle une demande est prête à être entendue jusqu'à la date à laquelle une décision est rendue par les comités d'évaluation ou les comités d'examen; et

- augmenter la fréquence des examens médicaux subis par les pensionnés qui avancent en âge.

Utilisation des crédits de 1983-1984			
Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle	
\$	\$	\$	Dépenses budgétaires votées
15,808,000	15,808,000	13,901,979	Crédit 20 - Programme de la Commission canadienne des pensions - Dépenses de fonctionnement.....
667,936,000	667,936,000	646,883,060	Crédit 25 - Programme de la Commission canadienne des pensions - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor.....
683,744,000	683,744,000	660,785,039	Dépenses budgétaires statutaires
1,577,000	1,755,000	1,755,000	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.....
685,321,000	685,499,000	662,540,039	Total du Programme

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

en milliers de dollars)		Budget principal 1985-1986				Budget principal 1984-1985
Années -	Budgétaire	Fonction -	Dépenses	Païements	Total	
personnes						
autorisées		nement	en capital	de transfert		
<hr/>						
xamen, jugement						
et admis -						
tration des	397		748,408		767,564	733,669
pensions	19,083	73				

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$765,765,000 pour le Programme de la Commission canadienne des pensions durant l'exercice financier 1985-1986. Les autres dépenses de fonctionnement, estimées à \$1,799,000 et affectées aux avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985
----------------------------------	----------------------------	----------------------------

Commission canadienne des pensions

20 Dépenses de fonctionnement	17,357	15,789
25 Subventions et contributions	748,408	716,407
(5) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1,799	1,473
Total du Programme	767,564	733,669

Crédits - Libellé et montants

Números des crédits	Ministères et organismes (dollars)	Budget principal 1985-1986
---------------------	------------------------------------	----------------------------

Programme de la Commission canadienne des pensions

20 Commission canadienne des pensions - Dépenses de fonctionnement	17,357,000
25 Commission canadienne des pensions - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor	748,408,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
Extrait du volume II des Comptes publics

Section I

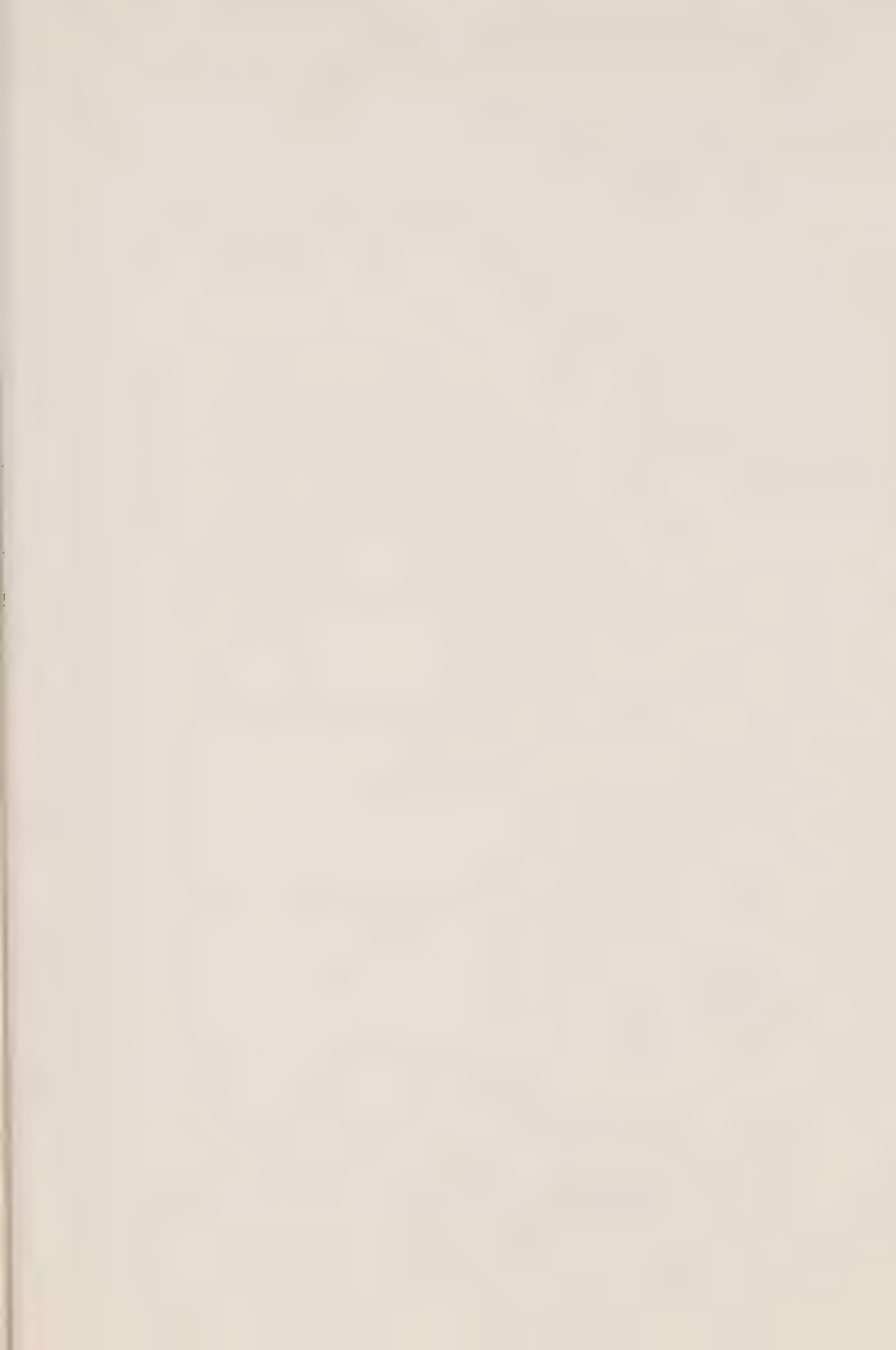
Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1985-1986	5-7
	1. Points saillants	
	2. Etat financier récapitulatif	
B.	Rendement récent	5-8
	1. Points saillants	
C.	Données de base	5-10
	1. Introduction	
	2. Mandat légal	
	3. Objectif du Programme	
	4. Plan d'exécution du Programme	
D.	Perspective de planification	5-12
	1. Contexte	
	2. Initiatives	
	3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement	
	4. Efficacité du Programme	
	5. Données sur le rendement et justification des ressources	

Section II

Renseignements supplémentaires

A.	Analyse par article	5-25
	1. Dépenses par article	
	2. Dépenses en personnel	
	3. Paiements de transfert	
B.	Analyse des coûts	5-27
	5-28	



Plan de dépenses
Programme de la Commission
canadienne des pensions
1985-1986

B. Analyse des coûts

Tableau 7 : Coût net du Programme en 1985-1986 (en milliers de dollars)

Dépenses du Programme 1985-1986	Plus autres coûts*	Coût total	Total 1984-1986
1,209	137	1,346	1,160
Programme du Conseil de révision des pensions			

* Les autres coûts de \$137,000 sont constitués comme suit :

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics 115
 - autres services fournis gratuitement par d'autres ministères 22
- (en milliers de dollars)

Tableau 6 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Provision pour échelle des traitements annuel moyen		Provision pour échelle des traitements annuel moyen		Provision pour échelle des traitements annuel moyen		Provision pour échelle des traitements annuel moyen	
	85-86	84-85	83-84	actuelle	1985-1986	actuelle	1985-1986	actuelle
Gestion	7	7	7	50,350-96,300	63,773	50,350-96,300	63,773	50,350-96,300
Direction	7	7	7	50,350-96,300	63,773	50,350-96,300	63,773	50,350-96,300
Scientifique et professionnelle	1	-	-	20,523-88,120	44,799	20,523-88,120	44,799	20,523-88,120
Administration et service extérieur	2	2	2	13,912-57,987	31,482	13,912-57,987	31,482	13,912-57,987
Services administratifs	2	2	2	13,912-57,987	31,482	13,912-57,987	31,482	13,912-57,987
Soutien administratif	9	8	9	12,932-31,743	21,252	12,932-31,743	21,252	12,932-31,743
Commis aux écritures	6	5	10	12,636-31,946	23,084	12,636-31,946	23,084	12,636-31,946
Secrétariat	6	5	10	12,636-31,946	23,084	12,636-31,946	23,084	12,636-31,946

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 5 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		
	1985-1986	Prévu 1984-1985	Rée 1983-84
Personnel	921	841	51
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	128	108	34
Biens et services			
Transports et communications	63	79	8
Services professionnels et spéciaux	27	35	1
Autres dépenses de fonctionnement	68	79	8
Total des dépenses de fonctionnement	1,207	1,142	50
Capital	2	6	6
Total des dépenses	1,209	1,148	96

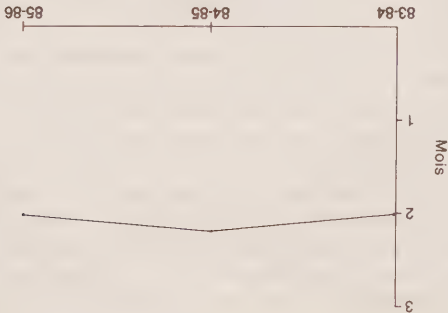
Tableau 4 : Charge de travail des appels

Appels en attente d'audience au début de l'année	Appels reçus durant la période	Auditions	Appels non réglés à la fin de l'année	Budget des dépenses		
				1985-1986	Prévu 1984-1985	Réel 1983-1984
1,499	1,700	1,500	1,699		1,499	1,299
946	1,688	1,335				

Devant l'augmentation de la charge de travail des appels, il semblerait que l'attitude de l'ensemble des anciens combattants a évolué en ce qui a trait au processus complet des appels. De plus en plus d'anciens combattants se prévalent de la procédure d'appel autorisée par la Loi sur les pensions après qu'une décision a été rendue par la Commission canadienne des pensions. Cela, joint au fait que la Commission canadienne des pensions a récemment augmenté la production de ses décisions, a causé une augmentation du nombre des appels présentés au Conseil. Cette tendance est susceptible de se maintenir au cours des prochaines années.

Le Conseil prépare actuellement un système de mesure du rendement afin d'affermir et de déterminer les niveaux des ressources nécessaires pour la réalisation efficiente et efficace de ses activités.

Tableau 3 : Temps moyen pour rendre une décision (en mois)



Il convient de noter que l'audition d'un appel et la décision rendue sont le point culminant d'un processus qui débute de 8 à 9 mois plus tôt par l'inscription initiale d'un appel au Conseil. Ce temps de traitement, qui est très variable, échappe au contrôle du Conseil car c'est au cours de cette période que l'ancien combattant ou son représentant prépare le cas, notamment par l'établissement d'une nouvelle preuve.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

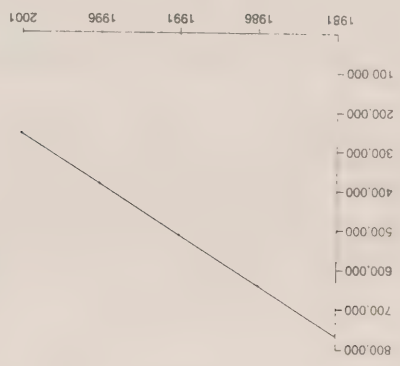
Le nombre de demandes à entendre par le Conseil de révision des pension dépend, en grande partie, du nombre de décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission canadienne des pensions. L'expérience a prouvé qu'un pourcentage élevé d'anciens membres des forces armées et de la GRC, certains civils et (ou) les personnes à leur charge respectives, insatisfaits de la décision rendue par la Commission, choisissent d'interjeter appel devant le Conseil. Le Conseil doit recevoir tous les appels, entendre les demandes et rendre une décision. Le tableau 4 présente des données réelles et projetées à la charge de travail des appels pendant la période de 1983-1984 à 1985-1986.

2. Perspective de planification

1. Contexte

Il est prévu que le nombre global d'anciens combattants diminuera au cours des prochaines décennies. Le tableau 2 indique le nombre d'anciens combattants prévu jusqu'en l'an 2001. La diminution du nombre d'anciens combattants finira par entraîner une baisse des besoins de ressources pour le Programme du Conseil de révision des pensions. Cette diminution sera compensée, en partie, par le nombre croissant de survivants d'anciens combattants qui deviendront admissibles à une pension à la suite de modifications apportées aux mesures législatives en matière de pensions, et aussi par l'augmentation du nombre de demandes de pension présentées par d'anciens membres des forces régulières.

Tableau 2: Nombre d'anciens combattants



2. Initiatives

Le Conseil a l'intention de mettre à jour et de publier des rapports au sujet des décisions qu'il a rendues, depuis l'année 1979, et qui sont d'une importance particulière ou qui établissent des précédents. Cela permettra aux associations d'anciens combattants et aux représentants des anciens combattants d'analyser les décisions publiées par le Conseil pour guider dans la préparation des appels relatifs aux pensions.

1. Efficacité du Programme

La distribution efficace des prestations à la population cliente du Conseil a été reconnue comme la mesure la plus appropriée de l'efficacité du Programme et elle est définie comme la durée moyenne, en mois, mesurée à partir de la date à laquelle le cas est examiné par trois membres du Conseil jusqu'à la date à laquelle la décision est rendue. Le tableau 3 montre le rendement réel et prévu dans ce domaine.

B. Données de base

1. Introduction

Le Conseil de révision des pensions, créé en 1971 lorsque d'importantes modifications furent apportées à la Loi sur les pensions, est un organisme indépendant du gouvernement fédéral qui rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants. Il est le tribunal de dernière instance en matière de demandes de pension présentées en vertu de la Loi sur les pensions et des textes législatifs connexes ainsi que de l'interprétation des dispositions de la Loi sur les pensions.

Les modalités de préparation et de tenue des auditions que suit le Conseil sont informelles. Il n'y a pas de partie adverse aux auditions et le Conseil n'est pas habilité à entendre des preuves orales. Il jouit toutefois d'une grande latitude pour ce qui est des preuves écrites. Les auditions du Conseil peuvent se tenir dans les deux langues officielles. (Une description de ce Programme se trouve au Résumé de l'organisation, page 1-5.)

2. Mandat légal

Les attributions du Conseil de révision des pensions relativement à la détermination du droit à pension et du montant à verser, et à l'interprétation de la Loi sur les pensions, émanent des articles 75 à 8 de la Loi sur les pensions.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme du Conseil de révision des pensions consiste à veiller à ce que les anciens membres admissibles des forces armées, certains civils et (ou) les personnes à leur charge respective reçoivent toutes les prestations que la Loi sur les pensions et les textes législatifs connexes prévoient à leur égard.

4. Plan d'exécution du Programme

Le Conseil est formé d'un président, d'un vice-président et de cinq membres, dont deux sont nommés à titre spécial. Conformément aux dispositions législatives, le Conseil de révision des pensions siège et entend les appels n'importe où au Canada suivant les directives données par le gouverneur en conseil. Le directeur général et le personnel de soutien subordonné sont chargés de fournir des services dans les domaines suivants : secrétariat, gestion des documents, travail de bureau, finances, personnel et administration. Le conseiller juridique est chargé du contrôle de la qualité des décisions et de la publication des séries de rapports du Conseil de révision des pensions.

Application de la différence : Les besoins financiers pour 1985-1986 sont de 5 % ou \$61,000 plus élevés que les dépenses prévues de 1984-1985. La hausse est attribuable surtout aux effets de l'inflation sur les coûts relatifs au fonctionnement et aux traitements ainsi qu'aux ajustements du coût des traitements.

Application des prévisions de 1984-1985 : Les prévisions de 1984-1985 qui sont fondées sur les renseignements accessibles à la gestion au 1^{er} août 1984) sont de \$150,000 ou 15 % de plus que le Budget des dépenses principal de 1984-1985 qui était de \$998,000 (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 4-5). La différence est de trois millions-personnes additionnelles attribuables aux besoins de la charge de travail.

La réduction des dépenses entre les sommes réellement dépensées de 1983-1984 et le montant estimatif provient surtout du fait que des postes ont été laissés vacants par les roulements de personnel lors de la réinstallation à l'Île-du-Prince-Édouard.

Section I Aperçu du Programme

A. Plans pour 1985-1986

1. Points saillants

En 1985-1986, le Programme du Conseil de révision des pensions compte réaliser les travaux suivants :

- rendre des décisions dans 1,500 cas;
- mettre à jour et publier les rapports du Conseil de révision de pensions au sujet des décisions du Conseil qui sont d'une importance particulière ou qui établissent des précédents; et
- maintenir le délai d'exécution d'environ deux mois entre la date de l'audition du cas et celle à laquelle la décision est promulguée.

2. Etat financier récapitulatif

Les besoins financiers du Programme du Conseil de révision des pensions tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours sont indiqués au tableau 1. De plus, on y trouve aussi des données comparatives sur le rendement financier en 1983-1984.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif et rétrospective du rendement financier en 1983-1984 (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Budget principal 1983-1984	Réel 1983-1984
Système de révision des pensions	1,209	1,148	1,263	966
Années-personnes autorisées	25	25	28	20

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars)			
Budget principal 1985-1986	Années -	personnes autorisées	Fonctionnement en capital
	Budgétaire	Fonctionnement	Dépenses
	Total		

Système de révision des pensions	25	1,207	2	1,209	998
----------------------------------	----	-------	---	-------	-----

Extrait du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits de 1983-1984

Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
\$	\$	\$
1,134,000	1,134,000	821,967
Dépenses budgétaires votées		
Crédit 15 - Dépenses de fonctionnement		

Dépenses budgétaires statutaires

Contributions aux régimes
d'avantages sociaux des
employés

129,000	144,000	144,000
Total du Programme - Budgétaire		
1,263,000	1,278,000	965,967

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,081,000 pour le Programme du Conseil de révision des pensions au cours de l'exercice financier 1985-1986. Des dépenses de \$128,00 pour les avantages sociaux des employés seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)

Budget
principal
1985-1986

Budget
principal
1984-1985

Programme du Conseil de
révision des pensions

15	Dépenses du Programme	1,081	901
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	128	97

Total du Programme

1,209	998
-------	-----

Crédits - Libellé et montants

Numéros
des
crédits

Ministères et organismes
(dollars)

Budget principal
1985-1986

Programme du Conseil de révision des pensions

15	Conseil de révision des pensions - Dépenses du Programme
----	---

1,081,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

4-4

Extrait du volume II des Comptes publics

4-5

Section I

Appergu du Programme

A. Plans pour 1985-1986

1. Points saillants

4-6

2. Etat financier récapitulatif

4-6

Données de base

4-8

1. Introduction

4-8

2. Mandat légal

4-8

3. Objectif du Programme

4-8

4. Plan d'exécution du Programme

4-8

Perspective de planification

4-9

1. Contexte

4-9

2. Initiatives

4-9

3. Efficacité du Programme

4-9

4. Données sur le rendement et justification des ressources

4-10

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

4-12

1. Dépenses par article

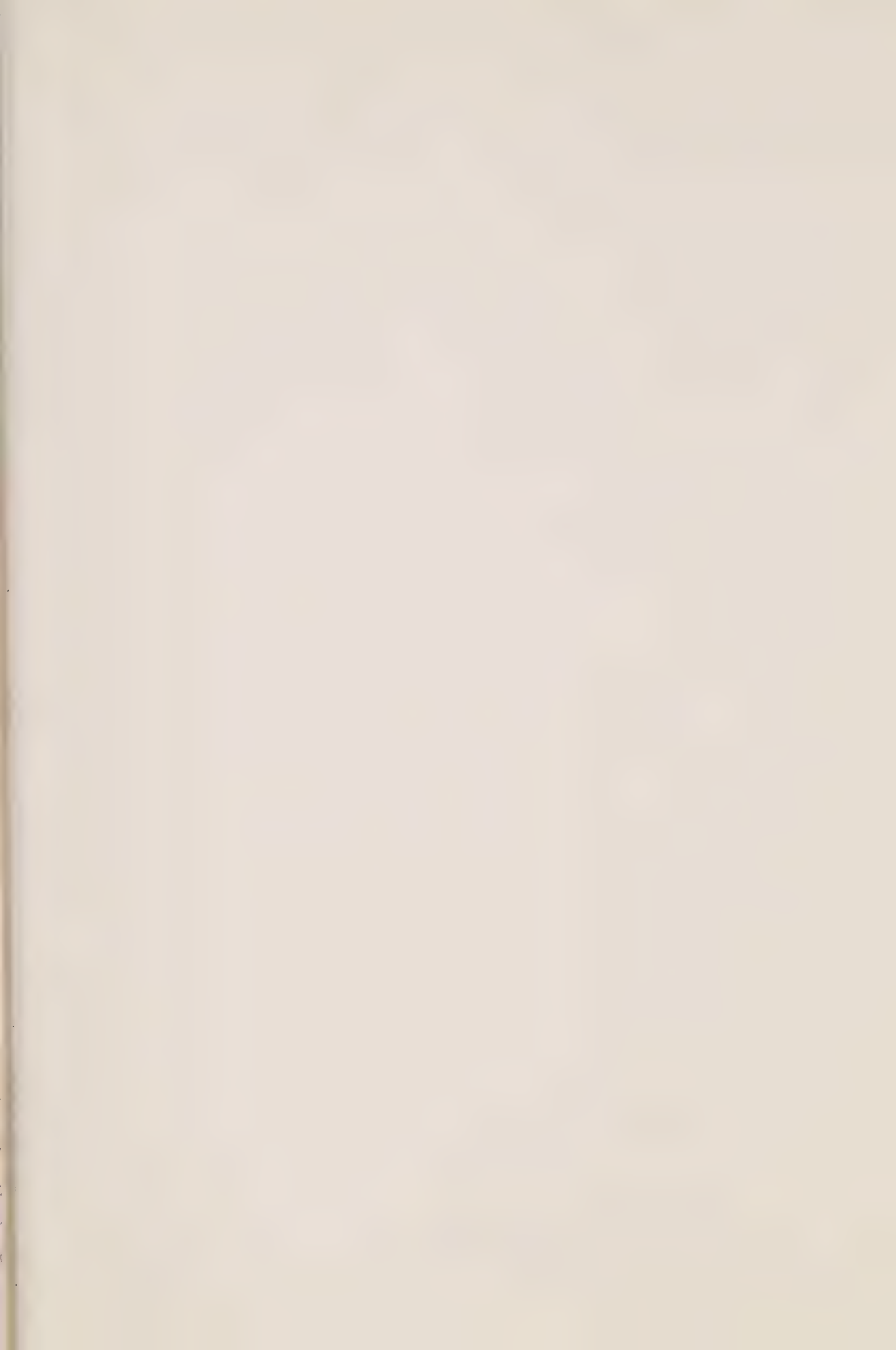
4-13

2. Dépenses en personnel

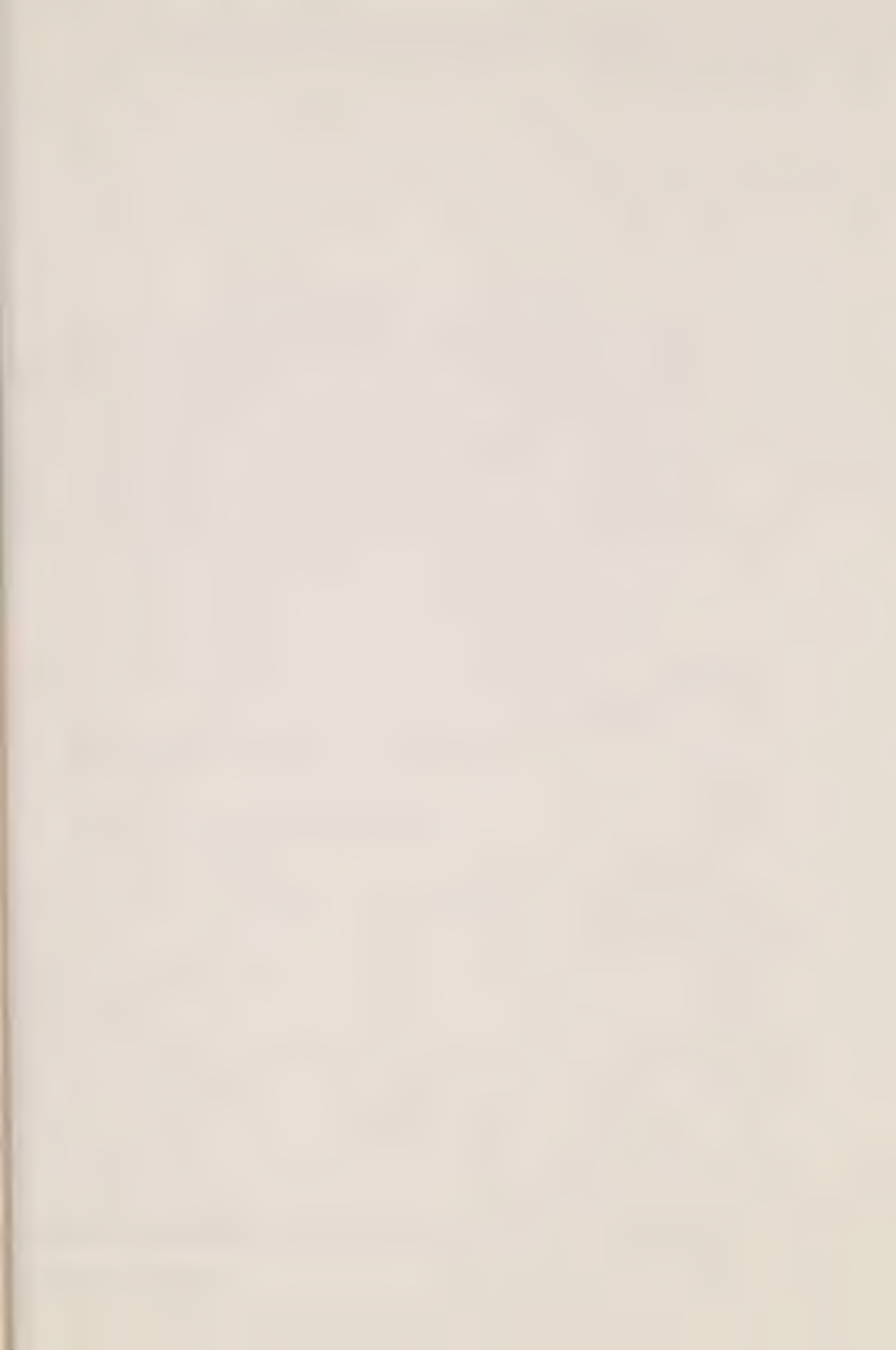
4-14

B. Analyse des coûts

4-14



Plan de dépenses
Programme du Conseil
de révision des pensions
1985-1986



Analyse des coûts
 Tableau 7 : Coût net du Programme en 1985-1986 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonction- nement 1984-1985	Plus autres coûts*	Coût total	Coût total 1984-1985	Commission des allocations aux anciens combattants	
				1,636	127
				1,763	1,803
Les autres coûts de \$127,000 comprennent:					
				(en milliers de dollars)	
● locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics				95	
● autres services fournis gratuitement par d'autres ministères				32	

2.

Tableau 6: Années-personnes autorisées et provision pour le

Années-personnes autorisées	Echelle des traitements annuels moyennes
85-86 84-85 83-84	actuelles 1985-1986

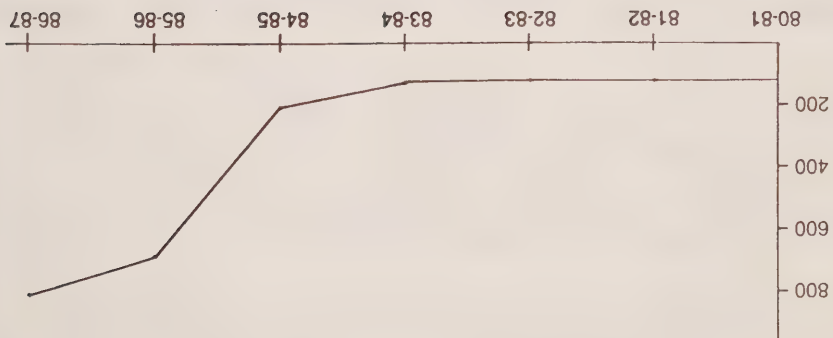
Direction	8	8	8	58,842
Gestion				
Administration et				
Service extérieur				
Services administratifs	15	15	15	31,471
Technique				
Soutien des				
sciences				
sociales	2	2	2	36,589
Soutien administratif				
Commis aux écritures	4	4	6	21,145
Secrétariat	5	5	3	19,168
Autre	1	1	1	63,289
				40,054-85,140

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts des matifs du traitement de base y compris la provision pour les corrections collectives, les augmentations annuelles, les promotions et rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

1. Analyse par article
2. Dépenses par article
Tableau 5: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Réal 1983-1984			
			Personnel	Traitements et salaires Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	Biens et services Transports et communications Services professionnels et spéciaux
1,289	1,250	1,097	174	171	111
119	126	25	22	24	19
1,634	1,597	1,426	Total des dépenses de fonctionnement		
2	2	1	Capital		
-	-	1	Paiements de transfert		
1,636	1,599	1,428	Total des dépenses		

Profil de la charge de travail des révisions



* En 1980-81, la Commission des allocations aux anciens combattants déménagé d'Ottawa à Charlottetown.

** Les chiffres de 1983-84 comprennent 430 cas examinés par la Commission et, renvoyés au Ministère pour que soit prise une mesure appropriée. A cause de modifications apportées aux lois en 1983-1984, les renvois de cas diminueront notablement ou disparaîtront en 1985-1986 et par la suite.

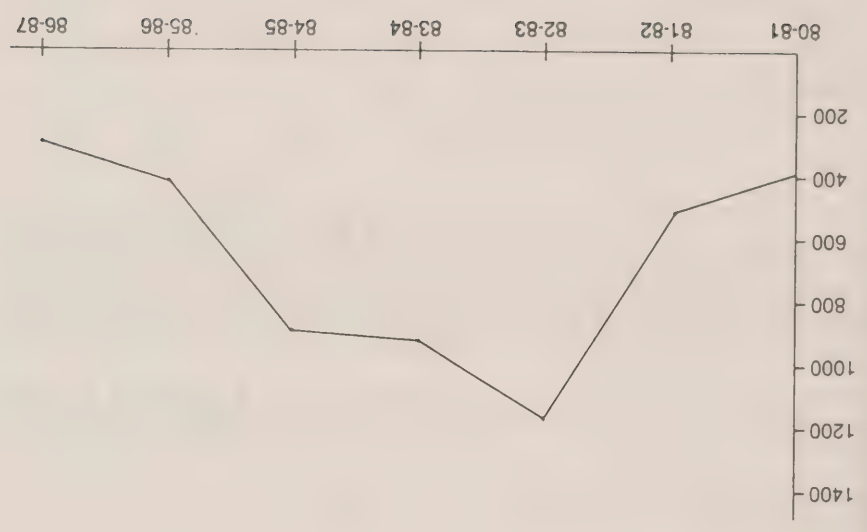
Données sur le rendement et justification des ressources

Les cas
 appels ont priorité sur les autres travaux de la Commission. Les cas
 ont très variés, et de 20 à 200 heures-personnes peuvent être consacrées
 un seul appel, selon sa complexité, jusqu'à l'étape de la décision
 finale. C'est pourquoi il est impossible d'exprimer la charge de travail
 en unités de production.

Comme dans le cas des appels, la complexité des révisions varie.
 conformément à ses attributions, c'est-à-dire veiller à ce que l'ancien
 combattant reçoive toutes les prestations auxquelles il a droit en vertu
 de la Loi, la Commission vise, dans des conditions idéales, un taux
 beaucoup plus élevé de révision des décisions rendues. Le tableau 4
 présente le niveau d'activité passé et actuel ainsi que des projections
 pour la période de planification.

Tableau 4 : Profil de l'activité réelle et projetée de la Commission pendant la période de 1980-1987

Profil de la charge de travail des appels



Le tableau 3 expose la proportion réelle et prévue des décisions modifiées ou renversées. La proportion des décisions qui ont été modifiées ou renversées n'est pas un indice de la qualité de la plupart des décisions en première instance parce que la Commission s'occupe de cas plus complexes et plus difficiles (ce qui constitue environ 1 % de cas jugés). Cependant, ces chiffres indiquent les tendances pour les cas plus complexes.

Tableau 3: Sommaire des décisions

Budget des dépenses	Prévu	Réel	Cas où la Commission était d'accord avec les décisions				Cas où la Commission a modifié ou renversé les décisions			
			Nombre	%	Nombre	%	Appels	Révisions	Appels	Révisions
1985-1986	1984-1985	1983-1984					240	60	180	40
			300	50	289	23	300	60	200	150
			60	25	289	23	40	75	214	91
			57.	20			42.	80		

1. Efficacité du Programme

La Commission des allocations aux anciens combattants a pour objectif principal de veiller à ce que les requérants et les bénéficiaires allocations reçoivent toutes les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la Loi. Les deux principaux critères suivants mesurent l'efficacité du Programme: le maintien d'un niveau acceptable de service; et l'application de méthodes de contrôle de la qualité.

Pour le maintien d'un niveau acceptable de service, la Commission a décidé qu'un délai de traitement moyen de 60 jours par cas est un délai optimal. Elle a ainsi suffisamment de temps pour étudier attentivement les cas moyens et faire toutes les recherches nécessaires, et servir les requérants et les bénéficiaires dans des délais raisonnables. Il convient de noter que, en 1983-1984, les délais de traitement moyens ont été respectivement de 60,2 jours/cas et de 50,2 jours/cas pour les appels et les révisions. De plus, la publication périodique de précédents qui augmentent les avantages offerts aux anciens combattants et aux personnes à leur charge et qui mènent à une plus grande uniformisation des décisions à l'échelle nationale aide aussi à maintenir des niveaux acceptables de service. La mesure du succès relatif de la Commission en ce qui a trait à ces efforts est évidente dans les communications qu'elle reçoit des anciens combattants, des personnes à leur charge et du cabinet du Ministre ainsi que dans les rapports statistiques préparés par la Commission.

Dans le domaine du contrôle de la qualité, la Commission fait des révisions périodiques des cas plus complexes et plus difficiles qui sont d'abord jugés par le ministère des Affaires des anciens combattants. Ce processus de révision favorise une amélioration des premières décisions grâce à une meilleure connaissance de la politique de la Commission. Comme autre étape dans l'établissement d'une méthode efficace de contrôle de la qualité, la Commission a mis au point une méthode de sélection mécanique qui supprime le besoin de trier manuellement des milliers de décisions afin de choisir celles qui sont importantes et intéressantes. De plus, la Commission est à mettre au point des normes minimales fondées, en partie, sur des techniques approuvées d'échantillonnage statistique afin de mieux structurer le processus de révision. Ces outils permettront à la Commission de renforcer le processus de révision et de déterminer des niveaux acceptables d'activité de révision à des fins de planification et de contrôle.

C. Perspective de planification

1. Contexte

La conjoncture économique nationale a tendance à influencer fortement sur la charge de travail de la Commission. En effet, lorsque le pays éprouve des difficultés économiques, les bénéficiaires sont portés à interjeter appel au sujet de toute décision qui, selon eux, restreint leur droit à des prestations. A l'heure actuelle, une grande quantité d'appels sont présentés.

Dans le passé, la Commission a reçu une moyenne de 454 appels par année. Le nombre d'appels a augmenté rapidement en 1982-1983 pour atteindre 1176 appels. En 1983-1984, la grande quantité s'est maintenue tandis que la Commission recevait 930 appels (le double de la moyenne qui prévalait dans le passé). La quantité des appels plus grande que prévu continue de restreindre l'activité de révision.

2. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

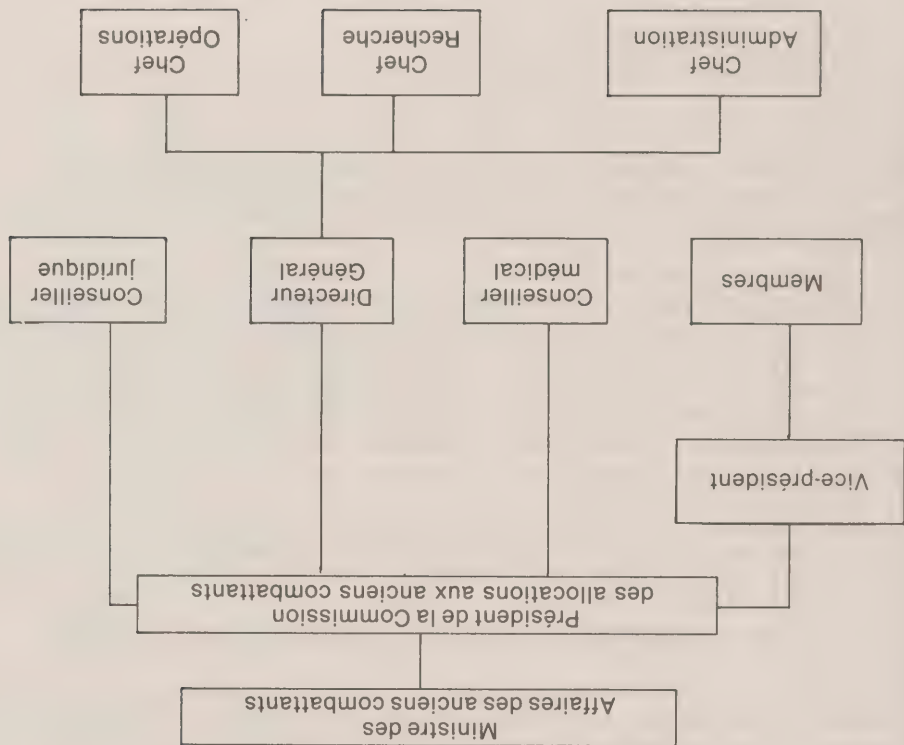
Comme l'indique la Partie III de 1983-1984, la Commission a fixé des critères de tri des cas qui lui sont soumis; ainsi, elle renvoie maintenant aux régions les appels pour lesquels le Programme des Affaires des anciens combattants n'a pas suivi les interprétations pertinentes ou les appels au sujet desquels de nouveaux renseignements pertinents ont été obtenus. Le droit qu'a une personne d'avoir recours à la Commission est protégé dans tous les appels renvoyés. Le Ministère a répondu promptement au sujet des cas renvoyés. En 1983-1984, la Commission a examiné 430 cas qu'elle a renvoyés au Ministère pour que soit prise une mesure appropriée. A cause de modifications apportées aux lois en 1983-1984, les renvois de cas diminueront notablement ou disparaîtront en 1985-1986 et par la suite.

Les résultats de ces critères de tri des cas se révèlent extrêmement positifs. Ils ont aidé la Commission à atteindre son objectif de 60 jours de délai de traitement moyen tout en recevant une très grande quantité d'appels.

vision de l'information et de la recherche: Trois années-personnes
 ur répondre aux besoins d'information et de recherche de la Commission
 sujet des interprétations et des communications concernant le
 développement opérationnel, la planification et l'élaboration de la
 politique.

vision de l'administration: Six années-personnes pour fournir des
 services de gestion financière, du personnel, d'administration de la
 transcription, et accomplir les autres tâches administratives générales
 de la Commission.

Tableau 2: Organigramme



Division des opérations: Treize années-personnes pour procéder à des examens systématiques et préparer des résumés des cas sur lesquels la Commission doit statuer, et promouvoir les décisions qui en résultent; fournir à la Commission des services d'inscription des cas à juger et d'établissement de calendriers d'audition; dresser le procès-verbal des séances de la Commission; diffuser les lignes directrices internes relatives à la politique; et tenir une bibliothèque qui regroupe les précédents et des informations connexes.

Groupe de soutien de la direction: Cinq années-personnes pour fournir, au vice-président et aux membres de la Commission des services spécialisés en matière de politique et de gestion des ressources; exercer un contrôle opérationnel; donner des avis sur des questions législatives et sur les dispositions d'ordre médical que renferme la Loi; concevoir et mettre en oeuvre des activités qui garantiront un maximum d'efficacité de la part du bureau du président; et fournir les services de sténographie et de secrétariat nécessaires. Un service de conseil juridique est assuré à la Commission par un conseiller juridique à temps plein relevant du ministère de la Justice. Le conseiller juridique fait fonction de membre du Groupe de soutien de la direction.

Des 35 années-personnes autorisées pour 1984-1985, huit ont été réservées pour les postes de président et de vice-président et pour les six membres de la Commission. La Commission affectera les 27 autres années-personnes aux activités d'administration et de soutien ci-après, qui sont nécessaires à l'exécution de son mandat.

Le président de la Commission contrôle et dirige les tâches que doivent accomplir les autres membres de la Commission et les employés du Ministère que le Ministère peut affecter à la Commission. Le président doit rendre des comptes au Parlement, par l'entremise du ministre des Affaires des anciens combattants. Le sous-ministre des Affaires des anciens combattants et le secrétaire national de la Légion royale canadienne sont d'autres membres de la Commission, et ils ne sont pas rémunérés.

Organisation: Comme l'indique le tableau 2, la Commission se compose d'un président, d'un vice-président, de trois membres et de trois membres temporaires nommés par le gouverneur en conseil.

5. Plan d'exécution du Programme

Ministère dans ses décisions.

constamment la jurisprudence relative aux allocations et de guider le sur les PAGC. La Commission rend aussi périodiquement des décisions qu'il faut au sujet des règlements liés à la Loi sur les AAC et à la Loi sur les PAGC et des règlements qui s'y rattachent; et conseiller le compétente; fournir des interprétations de la Loi sur les AAC, de la Loi sur les PAGC, la ou la Commission est la seule autorité des décisions en vertu d'articles déterminés de la Loi sur les AAC et d

1. Données de base

1. Introduction

Le Programme offre une voie d'appel et de révision aux requérants et aux bénéficiaires qui contestent le bien-fondé du refus de leur demande de prestations en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils. Les programmes au sujet desquels la Commission est appelée à rendre des décisions sont administrés par le ministère des Affaires des anciens combattants. Jusqu'au 1^{er} octobre 1984, les premières décisions étaient rendues par sept autorités régionales, qui étaient des organismes de décision indépendants. À l'heure actuelle, les premières décisions sont rendues par un fonctionnaire du Ministère auquel le Ministère a délégué le pouvoir de rendre des décisions. Toute décision du Ministère, rendue autrement qu'en vertu du paragraphe 19(2) de la Loi sur les allocations aux anciens combattants (pouvoir du Ministère de remettre les trop-payés), peut faire l'objet d'un appel présenté à la Commission ou d'une révision par celle-ci.

2. Mandat légal

Les dispositions législatives qui régissent le fonctionnement de la Commission sont énoncées dans la Loi sur les allocations aux anciens combattants (LAAC), dans le Règlement sur les allocations aux anciens combattants, dans la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (LPAAC). Ces lois et ces règlements définissent nissent les conditions d'admissibilité aux prestations qu'ils revoient.

3. Objectif du Programme

Le Programme a pour objectif d'assurer aux anciens combattants et aux personnes à leur charge les avantages auxquels ils ont droit en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils.

4. Description du Programme

Les principales responsabilités de la Commission sont les suivantes :
- autre fonction de tribunal d'appel pour les requérants et les bénéficiaires qui s'estiment lésés; revoir les décisions du Ministère pour s'assurer qu'elles sont conformes à l'objet des lois et que ces dernières sont appliquées uniformément partout au Canada; rendre

A. Etat financier récapitulatif

Besoins financiers du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours tels qu'indiqués au tableau I. De plus, des données comparatives sur le rendement financier en 1983-1984 sont aussi présentées.

Tableau I: Etat financier récapitulatif et rétrospective du rendement financier en 1983-1984 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu* 1984-1985	Différence	Ré 198-
----------------------------------	---------------------	------------	------------

Appels, révisions,
décisions et
interprétations

1,636	1,599	37	1,48
1,636	1,599	37	1,48
35	35	-	2

Années-personnes autorisées

* Il n'y a pas eu de différence notable par rapport au Budget des dépenses principal de 1984-1985. Les prévisions de 1984-1985 sont de \$1,599,000 de moins que le Budget des dépenses principal de 1984-985 qui est de \$1,666,000 (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 37).
Explication de la différence : Il n'y a qu'une différence peu importante rapport aux prévisions des dépenses de 1984-1985 et aux besoins financiers 1985-1986.
Rendement récent : La réduction des dépenses entre l'utilisation réelle 1983-1984 et le Budget des dépenses principal de 1983-1984, qui était de \$105,000, provient surtout de retards dans la dotation de postes par le gouvernement en conseil.

traits de la Partie II
Budget des dépenses

rogramme par activité

Budget principal 1985-1986

Années -	Budgétaire	Fonction -	Dépenses	nement	en capital
personnes					
autorisées					
Total					
Budget principal 1984-1985					

opels, révisions,
écisions et

nterprétation

35	1,634	2	1,636	1,666
35	1,634	2	1,636	1,666

traité du volume II
Comptes publics

Utilisation des crédits de 1983-1984

Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
------------------	-------------------	--------------------

dépenses budgétaires votées

édit 10 - Commission des
llocations aux anciens
ombattants - Dépenses du
rogramme

1,377,000	1,377,000	1,253,622
-----------	-----------	-----------

dépenses budgétaires statutaires

ontributions aux régimes
d'avantages sociaux des
employés

156,000	174,000	174,000
1,533,000	1,551,000	1,427,622

Total du Programme

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,457,000 pour le Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants en 1985-1986. Les autres dépenses, estimées à \$179,000 et affectées aux avantages sociaux des employés, seront payées en vertu des autorisations législatives existantes.

Besoins financiers par autorisation

Credit (en milliers de dollars)		Budget principal 1985-1986	Budget principal 1984-1985
10	Programme de la Commission des allocations locales aux anciens combattants	1,457	1,495
(5)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	179	171
Total du Programme		1,636	1,666
Credits - Libellé et montants			

Numéros des crédits	Ministères et organismes	Budget principal 1985-1986
---------------------	--------------------------	----------------------------

10	Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	Commission des allocations aux anciens combattants - Dépenses du Programme
----	--	--

1,457,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 3-4

Extrait du volume II des Comptes publics 3-5

Section I

Perçu du Programme

1. Etat financier récapitulatif	3-6
Données de base	
1. Introduction	3-7
2. Mandat légal	3-7
3. Objectif du Programme	3-7
4. Description du Programme	3-7
5. Plan d'exécution du Programme	3-7
Perspective de planification	3-8
1. Contexte	3-10
2. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement	3-10
3. Efficacité du Programme	3-11
4. Données sur le rendement et justification des ressources	3-13

Section II

enseignements supplémentaires

Analyse par article	
1. Dépenses par article	3-15
2. Dépenses en personnel	3-16
Analyse des coûts	3-17

Plan de dépenses
Programme de la Commission des
allocations aux anciens combattants
1985-1986

C. Lois et règlements concernant le Programme des Affaires des anciens combattants

1. Lois

Loi sur les prestations aux anciens combattants alliés
Loi sur l'aide aux enfants des morts de la guerre (Education)
Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils
(Partie XI)
Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants
Loi sur les prestations de service de guerre pour les pompiers
Loi de l'assurance des soldats de retour au pays
Loi d'établissement de soldats
Loi sur les prestations de service de guerre pour les surveillants
Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants
Loi sur l'assurance des anciens combattants
Loi sur les terres destinées aux anciens combattants
Loi sur la réadaptation des anciens combattants
Loi sur les indemnités de service de guerre
Loi sur les allocations aux anciens combattants
Loi sur le corps féminin de la Marine royale et le South African
Military Nursing Service (Prestations)

2. Règlements

Règlements sur le Fonds de secours (AAC et AGC)
Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants
Règlement sur la société dite Last Post Fund
Règlement sur la formation des pensionnés
Règlement sur les ateliers d'anciens combattants
Règlement sur l'inhumation des anciens combattants
Règlement sur les successions des anciens combattants
Règlement sur le traitement des anciens combattants
Règlement sur le soin des anciens combattants

1. Analyse des coûts

Tableau 28: Coût net du Programme en 1985-1986
(en milliers de dollars)

Dépenses du Programme 1985-1986	Plus autres coûts*	Coût total	Moins recettes**	Coût total net	Coût total net 1984-1985
802,139	18,433	820,572	30,541	790,031	777,763

affaires
des anciens
combattants

Les autres coûts de \$18,433,000 comprennent:

- locaux fournis gratuitement par le Ministère
- services fournis gratuitement par d'autres ministères

- locaux (Travaux publics)
- émission des chèques (Approvisionnements et Services)
- assurance chirurgicale-médicale des employés (Conseil du Trésor)
- indemnisation des employés (Travail)

7,787
249
2,366
709

* Les recettes comprennent :
(en milliers de dollars)

- rentes portées en recettes - (intérêt sur les prêts consentis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants)
- régimes provinciaux d'assurance-hospitalisation
- autres

10,700
14,040
5,801

Patements en vertu de la Loi sur les les indemnités de service de guerre (S.R., c. W-4)		(s) Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8	(s) Remboursement, en vertu de l'article 15, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	(s) Rajustement des engagements actuariels au pays	(s) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	803,000	803,000	63,000	63,000	100,000	100,000	2,000	2,000	100,000	100,000	2,000	2,000	208,000	200,000	2,100,000	2,600,000	481,879,000	484,759,000	431,731,000	Total des subventions	Contributions		
Services de santé		Subventions à diverses provinces relativement à la prestation de services de prothèses aux anciens combattants	200,000	200,000	208,000	200,000	200,000	208,000	200,000	2,100,000	2,600,000	481,879,000	484,759,000	431,731,000	Total des subventions	Contributions												
Gestion des contrats immobiliers		(s) Prévision d'une réserve pour des prestations conditionnelles, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants.	2,100,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	2,100,000	2,600,000	481,879,000	484,759,000	431,731,000	Total des subventions	Contributions		
Aide sociale et soutien du revenu		Ete Canada - Programme d'emploi pour étudiants	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Services de santé		Contributions aux provinces respectives conformément aux accords relatifs à la cession des hôpitaux du Ministère des Services de Santé, afin de les aider à payer les coûts des soins médicaux de longue durée non couverts par les programmes médicaux provinciaux Contributions au Programme de relance de l'aide à l'emploi (RELAIS)	33,200,000	33,200,000	9,000,000	9,000,000	18,900,000	18,900,000	33,200,000	33,200,000	9,000,000	9,000,000	18,900,000	18,900,000	33,200,000	33,200,000	9,000,000	9,000,000	18,900,000	18,900,000	33,200,000	33,200,000	9,000,000	9,000,000	18,900,000	18,900,000	33,200,000	33,200,000
Total des contributions			46,982,000	46,982,000	16,752,000	16,752,000	22,550,000	22,550,000	46,982,000	46,982,000	16,752,000	16,752,000	22,550,000	22,550,000	46,982,000	46,982,000	16,752,000	16,752,000	22,550,000	22,550,000	46,982,000	46,982,000	16,752,000	16,752,000	22,550,000	22,550,000	46,982,000	46,982,000
Total des subventions et contributions			528,861,000	528,861,000	501,511,000	501,511,000	454,310,000	454,310,000	528,861,000	528,861,000	501,511,000	501,511,000	454,310,000	454,310,000	528,861,000	528,861,000	501,511,000	501,511,000	454,310,000	454,310,000	528,861,000	528,861,000	501,511,000	501,511,000	454,310,000	454,310,000	528,861,000	528,861,000

3. Paiements de transfert

Le tableau 27 présente un résumé de toutes les dépenses du Programme relatives aux subventions et aux contributions.

Tableau 27 : Détails des paiements de transfert

Budget des dépenses	1985-1986	1984-1985	1983-1984
	Prévu	Réel	
	\$	\$	\$

Subventions			
Aide sociale et soutien du revenu			
Allocations aux anciens combattants et allocations de guerre pour les civils	20,000	20,000	17,000
Guerre sud-africaine	20,000	25,000	33,000
Première guerre mondiale	12,285,000	13,500,000	13,501,000
Seconde guerre mondiale et opération militaire de Corée	430,990,000	434,045,000	388,048,000
Service durant les deux guerres mondiales	565,000	565,000	617,000
Allocations de guerre pour les civils	22,685,000	22,845,000	19,389,000
Assistance accordée en conformité avec les dispositions du Règlement sur le Fonds de secours	21,000,000	1,840,000	1,814,000
Fonds de bienfaisance de l'Armée	18,000	18,000	18,000
Légion royale canadienne	9,000	9,000	13,000
Association canadienne des anciens combattants au Royaume-Uni	1,000	1,000	1,000
Autres prestations - Enfants des morts de la guerre (Aide à l'éducation)	1,115,000	1,025,000	866,000
Formation universitaire et professionnelle	30,000	38,000	23,000
Aide aux anciens combattants canadiens - District d'outre-mer	60,000	58,000	44,000
Remboursement, en vertu du paragraphe 3 de l'article 10 de Lot sur la réadaptation des anciens combattants (S.R., c. V-5)	2,000	1,000	-
Société dite Last Post Fund	1,584,000	1,501,000	1,335,000
Mesures spéciales d'aide au logement pour les anciens combattants	72,000	24,000	25,000
Commission des sépultures de guerre du Commonwealth	2,500,000	2,084,000	2,019,000
Cimetière commémoratif des Nations Unies en Corée	30,000	25,000	21,000
Allocations de traitement et prestations connexes	4,525,000	3,339,000	3,056,000
Association des alliés de la guerre de Corée - Nations Unies	-	20,000	-
(Renseignements supplémentaires) 2-45			

2. Dépenses en personnel

Tableau 26: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour l'échelle des traitements annuels moyen	Années-personnes autorisées		
	85-86	84-85	83-84

Gestion	20	21	17	50,530-96,300	58,299	67,234
Direction	16	16	-	50,530-96,300	58,299	67,234
Gestion supérieure	16	16	-	50,530-96,300	58,299	67,234
Scientifique et professionnelle	29	27	27	40,785-68,670	54,068	54,068
Art dentaire	9	10	10	21,685-48,015	30,500	30,500
Sciences domestiques	25	25	27	40,054-85,140	72,039	72,039
Médecine	260	272	272	18,662-49,642	31,065	31,065
Sciences infirmières	14	12	12	20,691-43,934	33,444	33,444
Ergothérapie et physiothérapie	5	5	5	17,630-55,620	33,344	33,344
Pharmacie	5	5	5	24,293-56,575	39,136	39,136
Psychologie	5	5	5	20,575-51,192	30,276	30,276
Service social	19	24	24	20,575-51,192	30,276	30,276
Administration et service extérieur	234	219	238	13,912-57,987	32,625	32,625
Gestion des systèmes	40	38	50	18,766-61,433	36,715	36,715
d'ordinateurs	82	72	77	13,853-57,980	39,373	39,373
Gestion des finances	20	20	21	13,579-57,980	37,328	37,328
Service d'information	45	57	76	13,520-57,980	39,243	39,243
méthodes	55	63	59	13,330-63,870	38,758	38,758
Gestion du personnel	70	73	94	13,912-57,987	34,540	34,540
des programmes	8	10	12	12,766-57,980	35,422	35,422
Programmes de bien-être	353	391	395	14,860-57,980	30,301	30,301
social	23	18	18	14,041-50,866	28,794	28,794
et scientifique	38	20	18	13,352-37,130	20,739	20,739
Commissaires aux écritures	1,032	1,082	1,121	12,932-31,743	21,285	21,285
Secrétariat	185	222	246	12,636-31,946	19,816	19,816
Exploitation	2	2	2	21,147-37,036	31,322	31,322
Pompiers	83	101	99	14,776-40,676	24,399	24,399
de métiers	12	12	16	13,253-39,988	21,362	21,362
Services divers	25	27	27	18,242-35,598	23,951	23,951
Chauffage, force motrice et opération de machines	792	773	773	12,307-29,701	18,708	18,708
Services hospitaliers	10	10	7	12,635-68,070	40,000	40,000
Titulaires de postes d'exception	10	10	7	12,635-68,070	40,000	40,000
Autre	10	6	25	12,635-68,070	26,173	26,173

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le programme. La colonne d'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1984. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

1. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 25: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses			1983-1984	
			Réel	Prévu
			1983-1984	1984-1985
Personnel	Traitements et salaires	96,605	100,041	96,473
	Contributions aux régimes			
	d'avantages sociaux des			
	employés	13,519	12,709	14,521
	Autres frais touchant le	656	576	491
	personnel			
	biens et services			
	Paielements aux hôpitaux	80,941	72,834	70,947
	contractuels			
	Transports et communications	11,623	16,041	13,291
	Services professionnels et	44,358	53,272	42,535
	spéciaux			
	Services publics, fournitures	16,668	12,067	15,758
	et approvisionnement	7,295	6,513	7,623
	Toutes autres dépenses			
Total des dépenses de fonctionnement			271,665	274,053
Capital			1,613	2,931
Paiements de transfert			528,861	501,511
Total des dépenses			802,139	778,495
			718,923	

Description

L'Administration du Ministère comprend le fonctionnement des bureaux du Ministre, du sous-ministre, du sous-ministre adjoint (Opérations dans la Capitale nationale), du sous-ministre adjoint (Finances, Personnel et Administration), et les services de soutien administratif, à savoir : la gestion financière, l'administration du personnel, les services de planification, de vérification et d'évaluation, les relations publiques, les services administratifs, les méthodes de gestion, les cérémonies de commémoration et les services de traitement électronique des données.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les coûts de l'activité "Administration du Ministère" s'élèvent à 26,7 millions de dollars en 1985-1986 (Budget des dépenses), à 38,3 millions de dollars en 1984-1985 (Prévisions), à 37 millions de dollars en 1983-1984 et à 34,2 millions de dollars en 1982-1983.

Les ressources nécessaires en 1985-1986 représentent 2 % des dollars et 12 % des années-personnes prévus pour le fonctionnement des Affaires des anciens combattants.

Objetif

Assurer aux Affaires des anciens combattants des services de soutien en matière de finances, d'administration, de personnel et de gestion les plus efficaces et les plus rentables qui soient et contribuer de façon efficace à la gestion des Affaires des anciens combattants.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses de l'activité "Administration du Ministère" représenteront 2 % des dépenses totales de l'ensemble des Affaires des anciens combattants pour 1985-1986.

Tableau 23 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1985-1986	1984-1985	1983-1984
A-P	\$	A-P	\$
			A-P

Administration du Ministère

26,655 486 38,323 648 37,022 710

La plus grande partie de la diminution résulte du parachèvement de la réinstallation, qui a entraîné une réduction de 121 années-personnes.

Rendement financier antérieur

Tableau 24 : Rendement financier en 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984	Budget principal	Réel	Différence
			(353)
			37,375
			37,022
			Administration du Ministère

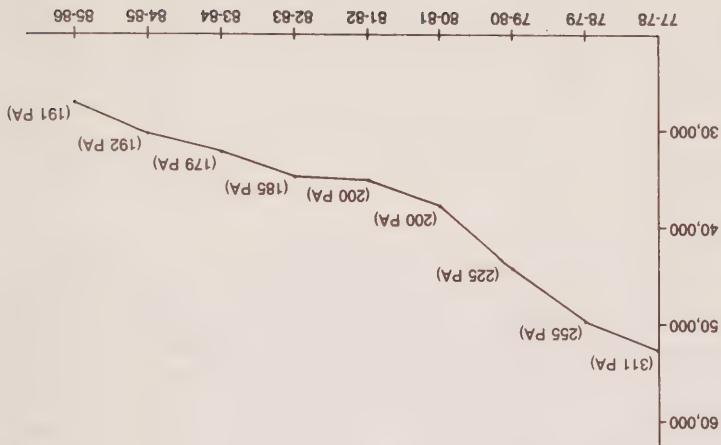


Tableau 22 : Comptes actifs en début d'exercice et années-personnes nécessaires

Le tableau 22 indique le nombre de comptes actifs au début de chaque exercice financier ainsi que le nombre d'années-personnes nécessaires à fonctionnement du Programme.

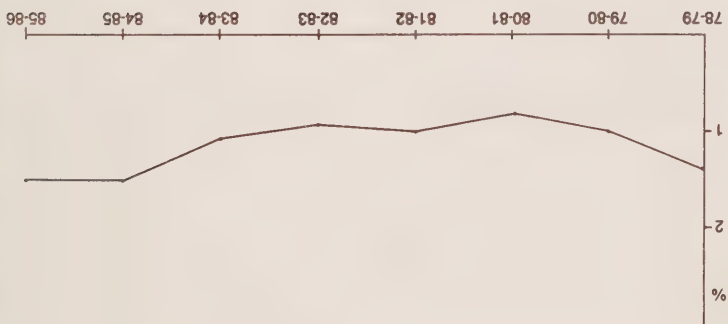


Tableau 21 : Rapport, en pourcentage, entre les arriérés et le total des montants dus

Le mandat actuel veut que l'une des responsabilités principales de l'activité soit le prompt recouvrement de tous les montants dus à la Couronne. Le tableau 21 indique le rapport, en pourcentage, entre les arriérés et le total des montants dus à la fin de chaque exercice financier, et ce, de 1978-1979 à 1985-1986.

L'augmentation en 1981-1982 est attribuable au transfert de la fonction de comptabilité de la Caisse de l'OEAAAC et des neuf années-personnes nécessaires à cette fonction, des Services aux anciens combattants à l'office de l'établissement agricole des anciens combattants dans la région de l'Ontario. La légère augmentation au cours des années ultérieures est attribuable au besoin de maintenir un niveau satisfaisant de service aux clients. L'augmentation projetée en 1985-1986 résulte d'un jumelage des postes par suite de la centralisation, et elle diminuera en 1986-1987.

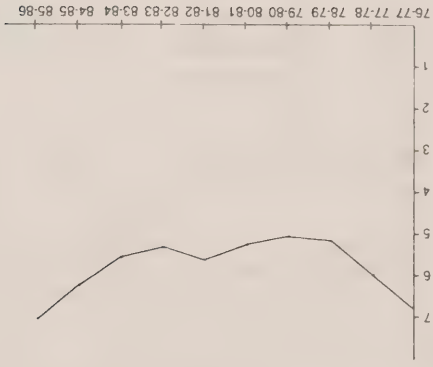


Tableau 20: Années-personnes par 1,000 comptes actifs

omme le montre le tableau 20, un des indices clés du rendement est le nombre d'années-personnes par 1,000 comptes actifs.

onnées sur le rendement et justification des ressources

Tableau 19: Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984		
Différence	Budget principal	Réel
<hr/>		
<hr/>		
Gestion des contrats immobiliers	6,331	6,987
(656)		

Des mises à la retraite inattendues et le mouvement du personnel avant la centralisation ont fait que les dépenses réelles ont été moins élevées que prévu.

Description

L'activité de gestion des contrats immobiliers dispense des services aux anciens combattants, à leurs héritiers et à leurs représentants, par l'entremise de quatre bureaux régionaux, de huit bureaux de district, d'un bureau de service et de 36 bureaux locaux, afin de veiller à ce que les objectifs de l'activité soient atteints. Depuis la cessation complète d'octroi de prêts en 1977, l'activité ne remplit essentiellement qu'une fonction de gestion, de contrôle, de consultation et de recouvrement. Au 31 mars 1985, il y aura environ 27,100 comptes actifs et 201 millions de dollars à recouvrer.

Objectif

Assurer la mise en application efficace et efficiente de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants et du Règlement qui s'y rattache en fournissant aux anciens combattants, à leurs héritiers, à leurs légataires ou à leurs représentants personnels des avis, des conseils et de l'aide pour qu'ils puissent acquérir le titre du bien-fonds visé par un acte de vente et respecter leurs obligations contractuelles.

Voici quelques-uns des buts précis fixés dans le cadre de cet objectif :

- maintenir le niveau des paiements en retard à 1.5 % ou moins du montant total des créances de la Couronne; et

- au cours de la période de 1985-1988, centraliser les fonctions de la comptabilité de la Caisse et de la gestion des biens. Cette réorganisation aura comme résultat la disparition de quatre bureaux régionaux et l'économie de 28 années-personnes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses de l'activité "Gestion des contrats immobiliers" représenteront 1 % des dépenses totales du Programme pour 1985-1986.

Tableau 18: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	A-P	\$	A-P	\$	A-P
1985-1986			Prévu		1983-1984
			1984-1985		Réel
191			9,304		6,331
9,109			192		179

Gestion des contrats immobiliers

Services des foyers : Les 5.4 millions de dollars et les 160 A-P nécessaires pour couvrir les coûts de fonctionnement des deux foyers pour anciens combattants du Ministère représentent 2 % des dollars et 6 % de A-P prévus pour l'activité.

Administration : Les 13.7 millions de dollars et les 337 années-personnes nécessaires pour fournir aux clients des paiements et d'autres fonction de soutien représentent 5 % des dollars et 14 % des années-personnes prévus pour l'activité.

Afin de faciliter davantage l'accès aux établissements hospitaliers, des lits d'hôpital pour soins de longue durée sont retenus par contrat à plusieurs endroits. Cela permettra à ces anciens combattants de recevoir des soins à un endroit plus rapproché de leurs domiciles. Récemment, 20 lits ont été réinstallés en Nouvelle-Ecosse et on envisage la réalisation ailleurs de rajustements du même genre.

Fonctionnement: On prévoit que le nombre d'entrevues de consultation en 1985-1986 sera de 37,500, celles-ci ayant été de 38,000 en 1984-1985 et de 39,937 en 1983-1984. On entend maintenir les délais de traitement moyens des demandes de remboursement des frais de voyage des anciens combattants à 25 jours. Les 31 millions de dollars et les 599 A-P nécessaires pour cette fonction représentent 12 % des dollars et 26 % des années-personnes pour cette activité.

Subventions et contributions: En 1963, le gouvernement a annoncé l'adoption d'une politique de cession des hôpitaux pour anciens combattants à d'autres autorités en vue d'entretenir la motivation professionnelle et de garantir la prestation de soins de qualité. En vertu de l'accord, des subventions et des contributions ont été accordées aux provinces respectives. La plus grosse part du total des 47 millions de dollars à verser en 1985-1986 se rattache aux accords de cession des hôpitaux, et des contributions de 33 millions de dollars seront versées aux provinces respectives (voir tableau 17). Les conditions varient suivant chacune des ententes négociées par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Les 14 millions de dollars restants sont surtout utilisés pour aider les anciens combattants âgés à payer les coûts des soins de santé prolongés non couverts par les programmes provinciaux de santé.

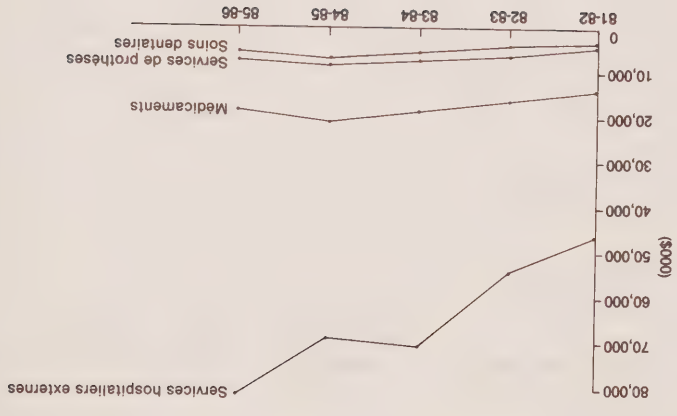
Tableau 17: Contributions aux provinces par suite de la cession d'hôpitaux (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1985-1986		Prévu		1984-1985		Réal		1983-1984	
Nouvelle-Ecosse	12,000	4,400	3,000	3,500	259	1,855	500	15,426	500	920	-
Québec	12,000	4,400	3,000	3,500	259	1,855	500	15,426	500	920	-
Ontario	6,900	6,900	500	500	500	500	2,000	500	500	500	500
Manitoba	9,300	9,300	500	500	500	500	2,000	500	500	500	500
Alberta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Colombie-Britannique	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
	33,200			9,000		18,960					

Autres services de santé achetés : Les anciens combattants admissibles

et d'autres ayants droit peuvent recevoir des soins médicaux, chirurgicaux et dentaires et des appareils de prothèse en vertu du règlement sur le traitement des anciens combattants. De plus, des soins de longue durée, soit en établissement soit à domicile, sont offerts en vertu du règlement sur le soin des anciens combattants. Sont reconnus comme admissibles ceux qui ont besoin de soins à l'égard d'une affection ouvrant droit à pension, et les anciens combattants qui touchent une allocation d'ancien combattant (pour des services de santé non prévus dans un régime provincial d'assurance-maladie). En 1983-1984, les anciens combattants ont utilisé, au total, 1,038,865 journées d'hospitalisation dans les établissements contractuels en vertu du programme de libre choix de l'hôpital. Plus de 90 % de ces dépenses ont été faites pour les quatre principaux postes indiqués au tableau 16.

Tableau 16 : Autres services de santé achetés (en milliers de dollars)



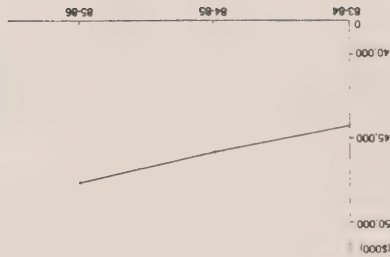
9 lits et accueillait 74 malades. Tous les anciens combattants qui ont servi outre-mer sont admissibles à ces services s'ils respectent les critères établis au chapitre de l'état de santé. Une équipe multidisciplinaire est chargée de déterminer l'admissibilité et de dresser une liste de priorités.

Administration : Offre des services de gestion financière, de gestion des documents, de dactylographie et de soutien administratif, ainsi que des services de paiements aux clients.

Données sur le rendement et justification des ressources

Hôpitaux : En 1985-1986, le Programme dirigera et administrera un hôpital. Le tableau 15 indique les coûts de fonctionnement et le nombre d'années-personnes. Au 31 mars 1984, l'hôpital Sainte-Anne comptait 1,084 lits et logeait 974 malades. Ont droit à ces lits tous les anciens combattants qui touchent une pension d'invalidité ou une allocation d'ancien combattant et les anciens combattants qui ont besoin de soins en rébergement. La province de Québec rembourse le Ministère des frais de certains services.

Tableau 15: Coûts de fonctionnement de l'hôpital du Programme (en milliers de dollars)



Description

L'activité des services de santé s'occupe de verser des prestations en matière de soins aux anciens combattants admis du Canada et des pays alliés, ainsi qu'à d'autres catégories de civils, dans les établissements du Ministère et ailleurs. La tâche comprend également l'interprétation, la préparation et l'application des lois et des règlements pertinents, l'Administration centrale et dans les bureaux décentralisés. L'activité comporte six sous-activités :

Hôpitaux: Englobe tous les aspects du fonctionnement et de l'administration de l'hôpital du Ministère et la prestation, dans cet établissement, de soins aux clients qui y ont droit.

Autres services de santé achetés: Englobe les paiements de services de santé offerts ailleurs que dans les établissements du Ministère. Les dépenses liées à cette sous-activité sont destinées principalement au paiement des médicaments, des services de médecins et de dentistes choisis par les malades eux-mêmes, des services infirmiers, des prothèses, des soins dispensés dans les hôpitaux autres que celui du Ministère, et des services de santé communautaires.

Fonctionnement: Offre des services de consultation, veille à la prestation des soins dentaires, des services d'aumônerie et s'occupe des services de transport que le Ministère offre aux clients et détermine l'admissibilité aux prestations demandées.

Subventions et contributions: Comprend les montants versés en subventions et en contributions aux clients et aux provinces, conformément aux accords conclus relativement aux services de santé ou à la cession d'hôpitaux. Cela comprend les paiements versés en vertu du Programme pour anciens combattants avançant en âge. Dans le cadre de ce Programme, les opérations actuelles sont élargies afin d'apporter aux anciens combattants admissibles des soins médicaux à domicile, de les aider à exécuter les tâches ménagères et de faire des adaptations à leur domicile. Cette politique prévoit également que les anciens combattants admissibles peuvent être soignés dans des centres d'accueil. Les anciens combattants admissibles peuvent donc ainsi rester dans leur foyer plutôt que d'être admis dans des établissements de santé. Ces avantages sont offerts aux anciens combattants qui touchent une pension d'invalidité de guerre et qui doivent se faire soigner en raison de ces invalidités et ils sont maintenant aussi offerts à un groupe plus nombreux de bénéficiaires d'une pension d'invalidité dont le revenu est modeste et d'anciens combattants qui ont servi sur un théâtre de guerre.

Services des foyers: Se charge de toutes les dépenses de fonctionnement des deux foyers pour anciens combattants qui relèvent du Ministère et qui sont régis par le Programme. Au 31 mars 1984, le foyer Rideau pour anciens combattants, en Ontario, comptait 142 lits et logeait 131 malades, tandis que le foyer pour anciens combattants de Saskatoon avait

Rendement financier antérieur

Tableau 14 : Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984			
Hôpitaux	Réel	Budget principal	Différence
Autres services	44,228	48,981	(4,753)
de santé achetées	104,838	102,900	1,938
Fonctionnement	19,444	22,422	(2,978)
Subventions et contributions	22,666	37,107	(14,441)
Services des foyers	4,954	5,276	(322)
Administration	8,441	9,452	(1,011)
	204,571	226,138	(21,567)

Les principaux facteurs qui ont contribué à la diminution sont les suivants :

- pour la sous-activité des subventions et contributions :
 - les paiements du Programme pour anciens combattants avançant en âge ont été de \$2,600,000 moindres que prévu surtout à cause du taux d'inflation et du coût par client qui ont été moins élevés; et
 - les paiements aux provinces aux termes des accords de cession des hôpitaux du Ministère ont été d'environ \$12,100,000 moins élevés que prévu surtout à cause de retards dans la construction visée par les accords;
- un transfert interne d'années-personnes de l'activité des services de santé à l'activité de l'aide sociale et du soutien du revenu, ce qui influe sur les sous-activités du fonctionnement et de l'administration; et
- pour la sous-activité des hôpitaux, il a été difficile d'attirer un personnel spécialisé en soins cliniques et en soins infirmiers, ce qui a eu pour résultat que des années-personnes sont tombées en annulation.

B. Services de santé

Objectif

Assurer la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires adéquats, de prothèses et de soins en hébergement aux anciens combattants qui y ont droit et à d'autres personnes admises.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses de l'activité "Services de santé" représenteront 32 % des dépenses totales du Programme pour 1985-1986.

Tableau 13: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes.

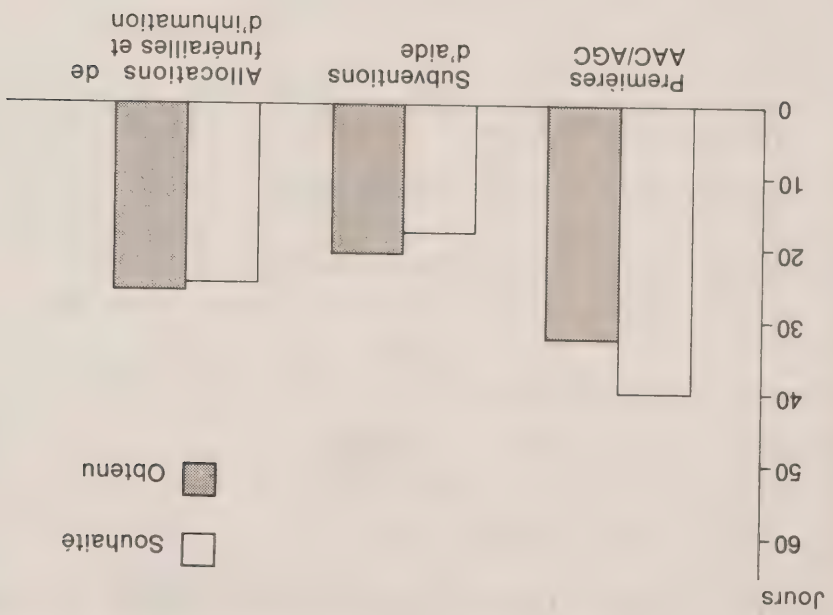
Budget des dépenses 1985-1986	A-P	\$	A-P	\$	A-P	1983-1984 Réel
Hôpitaux	47,361	1,192	45,945	1,192	44,228	1,144
Autres services de						
santé achetés	113,824	-	110,509	-	104,838	-
Fonctionnement	31,237	599	19,925	435	19,444	445
Subventions et						
contributions	47,182	-	16,960	-	22,666	-
Services des foyers	5,395	160	5,286	163	4,954	159
Administration	13,650	337	8,650	245	8,441	250
	258,649	2,288	207,275	2,035	204,571	1,998

Voir page 2-9 pour une explication des différences entre les prévisions de 1984-1985 et le Budget des dépenses de 1985-1986.

Les fluctuations entre les années, pour les sous-activités du fonctionnement et de l'administration, résultent de l'élargissement du Programme pour anciens combattants avançant en âge, de l'inflation et d'un ajustement interne entre cette activité et l'activité de l'aide sociale et du soutien du revenu (voir page 2-23).

Quant à la qualité du service, le tableau 12 résume les délais de traitement souhaités et il indique ceux réellement respectés en 1983-1984. Les mêmes délais de traitement souhaités seront maintenus en 1985-1986. Le délai de traitement est mesuré de la date de la demande à celle de la mise à jour de la base de données pour les premières allocations quand il s'agit de l'AgC. Pour les allocations du Fonds de secours et les allocations de funérailles et d'inhumation, il est mesuré de la date de la demande d'allocation à la date de la demande de chèque.

Tableau 12: Délais de traitement souhaités et respectés (moyenne de jours écoulés)



1 Subventions uniques au bénéficiaire d'AAC/AGC en vue de répondre à une urgence.

Administration: Les 10.1 millions de dollars et les 261 A-P nécessaires pour fournir aux clients des paiements et d'autres fonctions de soutien représentent 2 % des dollars et 47% des A-P prévus pour l'activité.

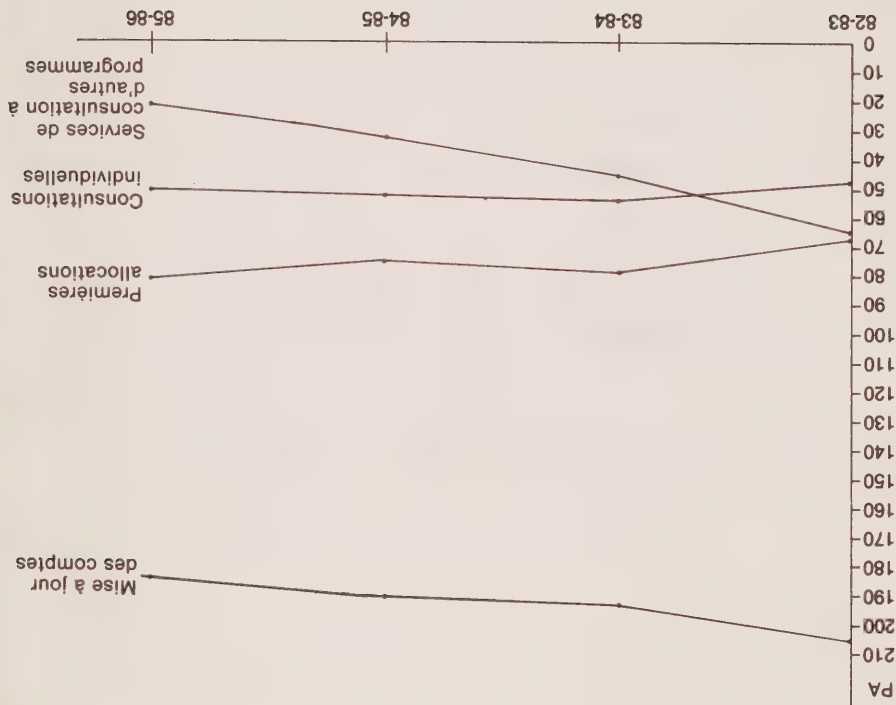


Tableau 11 : Besoins en années-personnes pour les principales activités

Pour les domaines importants de travail, les besoins de personnel sont déterminés par des prévisions des volumes de la charge de travail fondées sur des données historiques et sociologiques. On établit un rapport entre ces volumes et une norme temporelle préalable par unité de travail pour calculer les heures-personnes nécessaires. Afin de déterminer le nombre d'emplois nécessaires, il faut ensuite diviser le nombre d'heures-personnes requises par le nombre d'heures par année-personne. Le tableau 11 indique l'utilisation des années-personnes en 1982-1983 et 1983-1984 et il projette les besoins en années-personnes de 1985-1986 pour les principales activités. Cela peut être rapproché des volumes de travail du tableau 10. Les fonctions de soutien telles que le déplacement des conseillers et le soutien administratif ne sont pas comprises.

Fonctionnement : Les principales fonctions opérationnelles en cause dans l'activité de l'aide sociale et du soutien de revenu sont le traitement des premières demandes d'AAC ou d'AgC, la mise à jour des comptes d'AAC et d'AgC (par suite de changements dans la situation familiale ou financière), la prestation de services de consultation à d'autres programmes tels que le Programme de la Commission canadienne des pensions, et les services de consultation individualisés. Le tableau 10 indique les volumes de ces fonctions à partir de 1980-1981. La charge de travail réelle en 1983-1984 a été assez rapprochée de celle projetée. La demande de "services à d'autres programmes" a diminué un peu, ce qui a permis une réaffectation des ressources en vue de s'acquitter de la responsabilité accrue du Programme pour anciens combattants avançant en âge.

Tableau 10 : Volumes de la charge de travail

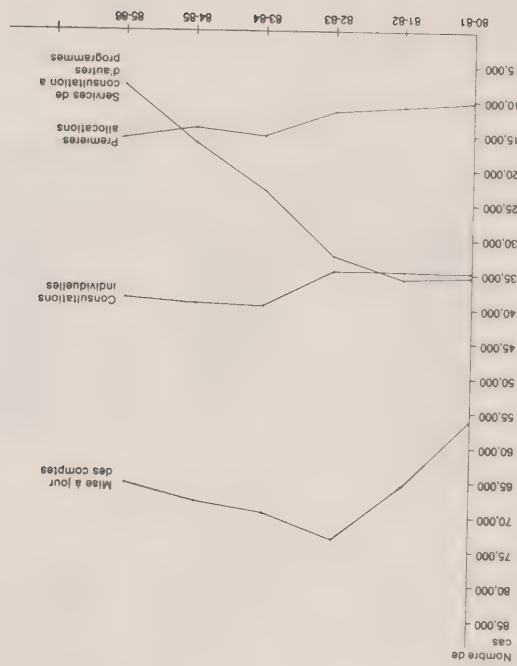


Tableau 8 : Besoins prévus en matière D'AAC/AGC (en milliers de dollars)

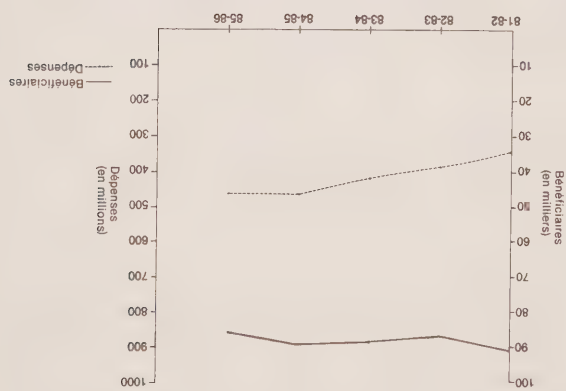


Tableau 9 : Taux ¹ d'AAC/AGC en vigueur de 1980 à 1984

	1er avril					1er oct. 1984
	1980	1981	1982	1983	1984	
Allocataires mariés ²	541.26	706.37	802.38	887.26	941.68	987.73
Allocataires seuls	317.05	418.86	478.67	532.14	567.59	625.55
Orphelins	219.48	252.78	283.62	316.24	338.38	348.63
Chaque enfant additionnel	79.83	88.98	99.57	108.61	113.61	116.81

1 Les taux sont rajustés tous les trois mois selon les hausses de l'indice des prix à la consommation.

2 Moins l'allocation familiale versée pour chaque enfant.

Prestations et allocations: Fournit les sommes nécessaires pour les allocations, les subventions et d'autres formes de soutien financier à verser aux clients ou à des organismes qui les représentent. Les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils, qui constituent le principal élément de ce soutien financier, offrent aux anciens combattants admis, aux personnes à leur charge et à leurs survivants un niveau de revenu garanti. D'autres sommes sont consacrées à d'autres fins telles que la société dite Last Post Fund (organisme non gouvernemental qui veille à ce que chaque ancien combattant soit inhumé avec dignité), l'aide à l'éducation des enfants des morts de la guerre, et les indemnités de sépulture.

Fonctionnement: Dispense des services de consultation, détermine l'admissibilité aux allocations, calcule les montants auxquels les requérants ont droit, et rajuste et met à jour les comptes d'aide sociale et de soutien du revenu.

Administration: Remplit les fonctions de direction au sein du secteur des Services aux anciens combattants, et s'occupe des services financiers, de personnel, de gestion des documents, d'écritures et de soutien administratif, y compris les services de paiements aux clients.

Données sur le rendement et justification des ressources

Prestations et allocations: La plus grande partie des dépenses dans le cadre de cette activité sont effectuées pour les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils. Les paiements réels et prévus pour la période de 1983-1984 à 1985-1986 sont indiqués au tableau 8. Pour être admissible, un ancien combattant doit répondre aux conditions d'admissibilité en raison des états de service, être incapable à travailler à cause de son âge ou d'une incapacité et avoir un revenu insuffisant pour subvenir à ses besoins tel que déterminé par un examen de son revenu. Cet examen détermine l'admissibilité financière initiale et permanente de tous les anciens combattants, veuves et orphelins. Le tableau 9 indique quels ont été les taux mensuels moyens pour la période de 1980 à 1984.

La diminution entre les prévisions et le Budget des dépenses pour les sous-activités du fonctionnement et de l'administration résulte surtout d'un rajustement interne entre cette activité et l'activité des services de santé (voir page 2-30).

Rendement financier antérieur

Tableau 7 : Rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984		
Réel	Budget principal	Différence
Prestations et allocation Fonctionnement Administration	437,790	454,629
	18,966	13,043
	14,242	11,432
	470,998	479,104
		(8,106)

La diminution dans la sous-activité des prestations et allocations résulte surtout d'une réduction de 15.5 millions de dollars des paiements faits pour les allocations aux ancien combattants et les allocations de guerre pour les civils attribuable surtout à un taux d'inflation moins élevé que prévu. L'augmentation dans les sous-activités du fonctionnement et de l'administration résulte surtout d'un transfert d'années-personnes provenant de l'activité des services de santé.

Description

Dans le cadre de l'activité de l'aide sociale et du soutien du revenu, les anciens combattants admissibles, les personnes à leur charge et leurs survivants reçoivent des prestations de soutien social et financier. L'activité comporte trois sous-activités.

- Aide sociale et soutien du revenu

objectif

ccorder une aide sociale et un soutien du revenu aux anciens combattants dmis, à certains civils déterminés et aux personnes à leur charge.

Voici quelques-uns des buts précis qui font partie de cet objectif:

- proposer des changements législatifs, par suite de la revue du Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC), qui s'ajouteront aux modifications non législatives apportées en 1983-1984;
- respecter les délais d'exécution fixés à 40 jours pour le traitement des premières demandes d'AAC ou d'AGC, à 18 jours pour le traitement des allocations d'aide, à 25 jours pour le traitement des allocations de funérailles et d'inhumation; et
- assurer l'harmonisation du traitement administratif des AAC et des AGC avec le traitement de la sécurité de la vieillesse et du supplément de revenu garanti.

état récapitulatif des ressources

es dépenses de l'activité "Aide sociale et soutien du revenu" représenteront 63 % des dépenses totales du Programme pour 1985-1986.

Tableau 6: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1985-1986	1984-1985	1983-1984
	A-P	\$	A-P
	\$		
Prestations et allocations	484,123	-	437,790
Fonctionnement	13,480	20,098	18,966
Administration	10,123	15,092	14,242
	556	523,593	864
	507,726		470,998
			848

ACC/AGC : Ce Programme a pour but de fournir un soutien du revenu aux anciens combattants à revenu modeste à titre d'indemnisation pour leur service sur un théâtre de guerre. L'étude visait à déterminer les besoins futurs de ce Programme, ses effets sur les clients et les moyens de réaliser le Programme d'une manière plus efficace en tenant compte des coûts. Les conclusions de l'étude indiquent que le Programme contribue de façon importante à répondre aux besoins de sa clientèle en matière de revenu et qu'il a un rôle permanent à tenir en ce domaine dans l'avenir.

L'étude a appuyé l'initiative prise par le Ministère en vue d'harmoniser l'examen du revenu par le Programme des AAC et des AGC avec celui du Programme du supplément de revenu garanti et en vue de hausser les niveaux des prestations pour les bénéficiaires seuls. Ces initiatives ont été sanctionnées avec l'approbation par le Parlement du projet de loi C-39 en juin 1984.

Programme des médicaments : Le Programme fournit gratuitement des médicaments d'ordonnance, des remèdes et des fournitures aux bénéficiaires des AAC et des AGC (anciens combattants seulement) et aux bénéficiaires d'une pension de la CCP (pour une affection ouvrant droit pension seulement). Une étude a été faite pour déterminer la possibilité de trouver une solution de rechange plus efficace et plus efficiente compte tenu des coûts de l'application du Programme. L'étude a constaté que les coûts d'application étaient moins élevés dans la région canadienne de l'Atlantique où le Programme est administré par la Croix-Blue. De plus, les méthodes informatisées de vérification et de contrôle utilisées par la Croix-Blue étaient plus complètes et plus fiables que les systèmes manuels utilisés dans les autres bureaux régionaux. Par suite des constatations de l'étude, le Ministère se prépare actuellement à prendre des dispositions à peu près semblables pour l'administration du Programme des médicaments dans les autres régions.

- le système de soutien des dépôts de dossiers, préparé pour contrôler les déplacements des dossiers sur papier des anciens combattants, a été mis en place en mars 1984 à un coût total de 0.7 million de dollars. Maintenant que les systèmes individuels fonctionnent, on observera les résultats afin de s'assurer d'obtenir les effets désirés.

4. Efficacité du Programme

Comme le Programme ne se prête pas à la mise au point de mesures constantes de l'efficacité, une attention de plus en plus grande est accordée à l'efficacité des processus par lesquels les deux activités principales, c'est-à-dire les services d'aide sociale et soutien du revenu et les services de santé, sont réalisées. Sous ce rapport :

- Des améliorations récentes du système informatisé de distribution des prestations des services aux anciens combattants sont susceptibles d'accroître l'efficacité opérationnelle en permettant des modifications du système telles que les calculs automatiques des prestations qui enlèvent une source d'erreurs tout en diminuant le temps de traitement. Des renseignements préliminaires provenant des essais du système amélioré signalent une augmentation de l'efficacité dans le domaine des comptes.

- Un nouveau modèle de distribution des services de santé a été mis en place pour l'évaluation des clients aux termes du Programme pour anciens combattants avançant en âge et du Règlement sur le soin des anciens combattants. On s'attend à ce que le système améliore la qualité et le délai des décisions nécessaires pour entreprendre et contrôler les soins des clients. On devrait disposer des données à l'appui pour la Partie III du Budget des dépenses de 1986-1987.

De façon périodique, la Direction générale de la vérification et de l'évaluation effectue diverses évaluations du Programme. Les rapports qui résultent de ces évaluations sont publiés sous forme de mandats qui sont ensuite communiqués aux gestionnaires pour les aider à améliorer les opérations connexes.

Des études d'évaluations récentes effectuées sur le Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC) et sur le Programme des médicaments ont révélé les faits suivants :

3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

Programme pour anciens combattants avançant en âge (PACA) : L'accent sur le Programme pour anciens combattants avançant en âge a été maintenu en 1983-1984, une somme de \$3,185,000 a été dépensée et a fourni des prestations à 2,924 clients. Le succès du Programme a été tel que celui-ci est, à l'heure actuelle, progressivement élargi de façon à atteindre un groupe beaucoup plus nombreux d'anciens combattants admissibles.

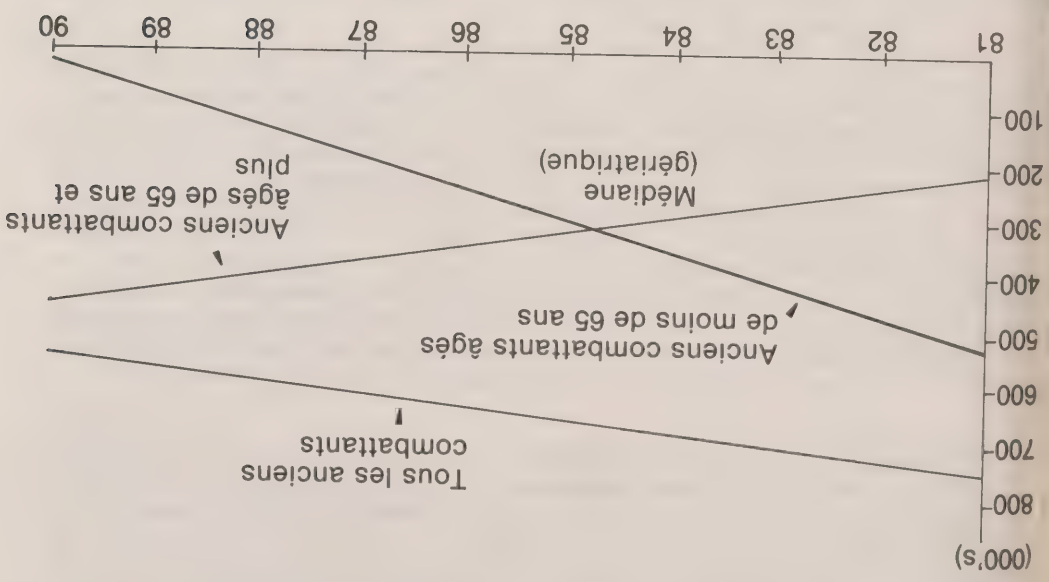
Revenu du Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC) : La revue complète du traitement administratif des AAC et des AGC et des lois qui les régissent est maintenant terminée. Les résultats de cette revue ont donné lieu à plusieurs changements. En 1984, le Parlement a approuvé le projet de loi C-39 qui augmentait les prestations versées à plus de 50,000 bénéficiaires des AAC ou des AGC âgés de moins de 65 ans. De plus, ce projet de loi accordait une aide juridique gratuite à tous les requérants des AAC qui vont en appel et il autorisait l'harmonisation de certaines caractéristiques de l'examen de revenu avec le programme du supplément de revenu garanti (voir page 2-19).

Systèmes axés sur les clients : Par suite de divers efforts d'amélioration de l'organisation et de la gestion entrepris par les Affaires des anciens combattants au cours des dernières années, divers systèmes axés sur les clients ont été modifiés ou élaborés afin d'améliorer les contrôles financiers, d'améliorer les contrôles opérationnels et de remplacer les systèmes et les méthodes périmés. L'exercice financier 1983-1984 a été témoin de plusieurs réalisations importantes dans l'achèvement des projets de dollars étalés sur huit ans n'ont pas varié. Voici un aperçu des projets individuels :

- Le système de distribution des prestations des Services aux anciens combattants, constitué de méthodes manuelles et automatisées pour distribuer les allocations de guerre pour les civils, a été mis en place dans tous les bureaux régionaux en octobre 1983;

- Le système automatisé de distribution des pensions, constitué de méthodes manuelles et automatisées pour distribuer les pensions d'invalidité, a été mis en place en mars 1984. Ce projet a coûté en tout 2.3 millions de dollars; et

Tableau 5: Anciens combattants au Canada



2. Initiatives

Revue du Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC): Un travail

considérable est en cours en vue de simplifier l'administration du Programme des AAC et des AGC et d'harmoniser certaines caractéristiques de l'examen du revenu avec le Programme du supplément de revenu garanti. D'ici au 1^{er} avril 1986, on prévoit que les deux programmes utiliseront des définitions à peu près semblables de revenu, de paiement et d'année d'évaluation et qu'ils auront à peu près les mêmes dispositions concernant la modification de la situation financière. L'adoption et la mise en application de telles caractéristiques communes à ces programmes permettra que les déclarations de revenu envoyées à Santé et Bien-être social Canada soient utilisées par le ministère des Affaires des anciens combattants aux fins des AAC et des AGC. Il en résultera moins de doublement des efforts, moins d'intrusion dans les affaires des clients et des économies substantielles en années-personnes qui pourront être réaffectées de façon à répondre aux demandes d'un Programme élargi pour anciens combattants avançant en âge.

Reorganisation de l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants: Comme elle constatait la diminution constante de la

clientèle, la direction a entrepris une reorganisation fondée sur la centralisation des fonctions de la comptabilité de la Caisse et de la gestion des biens. Le changement est échelonné sur la période de 1985 à 1988 et il aura comme résultats la disparition de quatre bureaux régionaux et une économie d'environ 28 années-personnes. Le niveau du service aux clients ne devrait pas s'en ressentir.

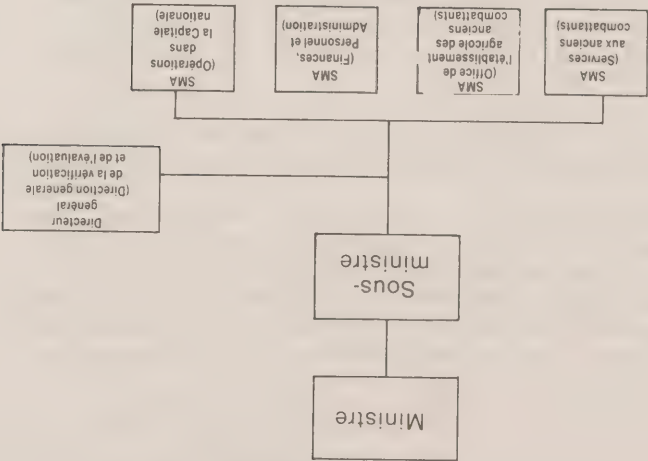
D. Perspective de planification

1. Contexte

Les facteurs suivants influencent considérablement le Programme des Affaires des anciens combattants:

- la courbe de vieillissement des anciens combattants, illustrée tableau 5, montre une chute graduelle du nombre total des anciens combattants au cours des prochaines années par suite de la mortalité, mais plus importante encore est l'augmentation spectaculaire de la proportion des anciens combattants âgés de plus de 65 ans. Cela entraîne les effets suivants :
 - création d'une demande additionnelle de services adaptés à leur âge, surtout dans les domaines des soins et des services sociaux;
 - diminution des dépenses pour les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils à mesure que les anciens combattants deviendront admissibles à des prestations telles que les versements accordés par le Régime des pensions du Canada ou le Régime de rentes du Québec, la sécurité de la vieillesse et le supplément de revenu garanti. À court terme, cette diminution prévue des dépenses sera partiellement compensée par les effets des dispositions législatives récentes qui ont augmenté les prestations;
- le taux de mortalité plus élevé des anciens combattants de sexe masculin, comparativement à celui de leurs conjoints, aura des répercussions importantes sur la composition de la clientèle. Les femmes laissées veuves représenteront une partie de plus en plus grande de l'ensemble de la clientèle; et
- l'ampleur et la disponibilité des programmes provinciaux de soins et de services sociaux varient. L'inégalité de la demande de services pour anciens combattants d'une province à l'autre est un indice de cette situation.

Tableau 4: Ressources par organisation et activité pour 1985-1986 (en milliers de dollars)



Activité	Totaux des activités A-P			
Aide sociale et soutien du revenu	507,726	507,726	556	2,288
Services de santé	258,649	258,649	556	2,288
Gestion des contrats immobiliers	9,109	9,109	191	4861,2,3
Administration du Ministère	26,6551,2,3	26,655	26,655	4861,2,3
Total	766,375	9,109	26,655	802,139 3,521

1 Comprend la DGE
2 Comprend le Ministère et le Sous-ministre
3 Comprend les OCN

Voici les éléments de fonctionnement du Programme:

Services aux anciens combattants (SAC):

Ce secteur assure aux anciens combattants admissibles et aux personnes à leur charge des soins médicaux, des services de bien-être social et un soutien du revenu. Pour ce faire, les SAC prennent les mesures nécessaires pour que les anciens combattants aient accès aux soins offerts dans les hôpitaux de leur choix et qu'ils se prévalent des services communautaires, du soutien financier offert en permanence et en cas d'urgence et des services d'orientation sociale et de renvoi.

Office de l'établissement agricole des anciens combattants (OEAC):

L'Office s'occupe des services liés à l'administration des ententes conclues entre le Directeur des terres destinées aux anciens combattants et aide les anciens combattants à gérer les biens-fonds qui font l'objet de telles ententes jusqu'à ce que les anciens combattants, leurs héritiers, leurs légataires ou leurs représentants personnels puissent acquérir le titre de propriété.

Finances, Personnel et Administration (FPA):

Ce secteur dispense des services de soutien en matière de finances, de personnel et d'administration auprès du Ministère et d'organismes associés.

Opérations dans la Capitale nationale (OCN):

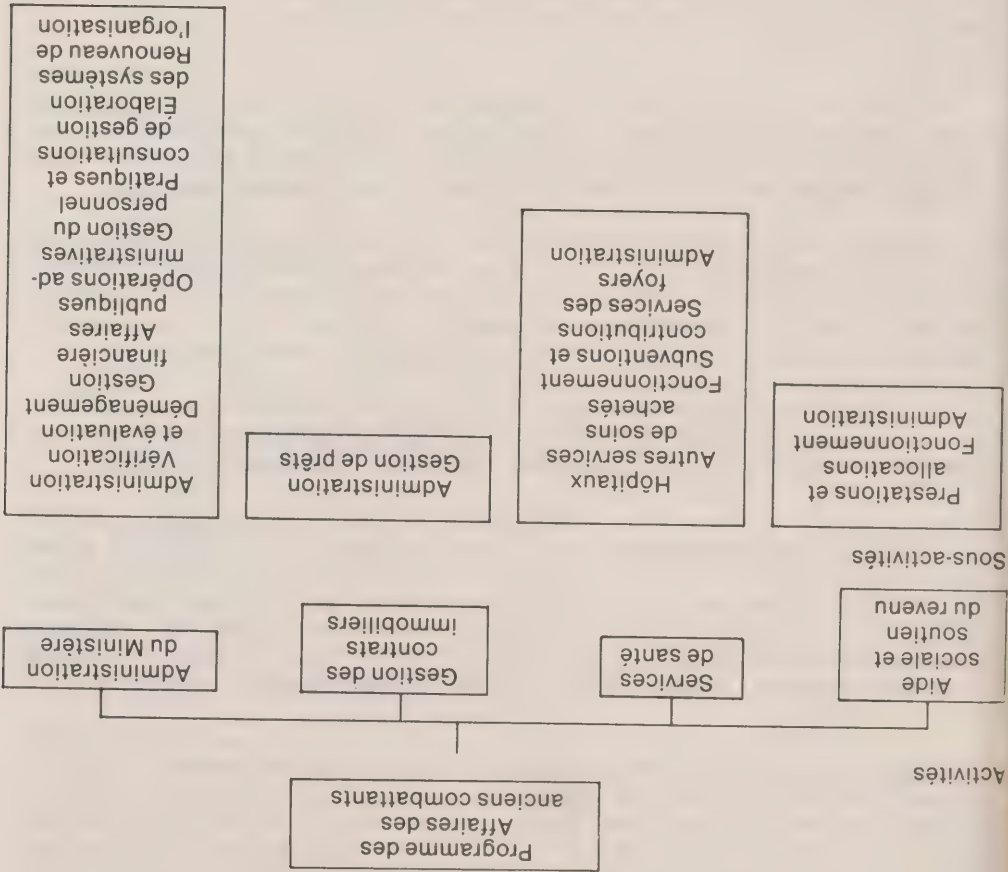
Ce secteur aide le sous-ministre à assumer efficacement ses responsabilités qui l'obligent communiquer directement avec des gens à Ottawa. Cette activité englobe également les tâches de soutien de la direction en matière d'affaires publiques, de perpétuation du souvenir et de planification intégrée.

Direction générale de la vérification et de l'évaluation (DGE):

Cette direction générale offre de façon cyclique, tous les quatre et cinq ans, un programme complet d'évaluations indépendantes et de vérification internes globales de toutes les opérations des Affaires des anciens combattants.

Le tableau 4 établit un rapport entre l'organisation du Programme et ses activités, et les ressources nécessaires en 1985-1986.

Tableau 3: Structure des activités



Organisation: Le Programme des Affaires des anciens combattants regroupe l'Administration centrale, cinq bureaux régionaux, et 32 bureaux de district dont l'un fonctionne comme un bureau sous-régional; un hôpital et deux foyers de soins en hébergement qui relèvent du secteur des services aux anciens combattants; et quatre bureaux régionaux, huit bureaux de district, un bureau de service et 36 bureaux locaux gérés par l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants.

Le sous-ministre dirige le Programme des Affaires des anciens combattants, et il est aidé de quatre sous-ministres adjoints (Services anciens combattants; Finances, Personnel et Administration; Opérations dans la Capitale nationale; et Office de l'établissement agricole des anciens combattants) et du directeur général de la planification et de l'évaluation.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des Affaires des anciens combattants fait partie du secteur gouvernemental des dépenses en matière d'affaires sociales qui étudie les dépenses médicales, sociales et économiques. Le Programme des Affaires des anciens combattants offre aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et à leurs survivants une gamme de services, dont le versement d'allocations et de prestations, des services de conseil et l'autorisation de versements en vue de la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires. Le Programme fournit également des soins en hébergement et des appareils de prothèse; et veille à ce que l'ancien combattant obtienne le titre de la propriété sur laquelle il s'est établi.

2. Mandat légal

La Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants, 14 autres lois du Parlement et neuf séries de règlements (énumérés à la Section III), constituent le mandat du Programme.

La Loi sur les allocations aux anciens combattants et la partie XI d la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils déterminent l'admissibilité aux allocations en ce qui concerne les anciens combattants, les personnes à leur charge et d'autres personnes qui satisfont aux exigences bien précises. Le Règlement sur le traitement des anciens combattants régit les soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, et la fourniture d'appareils de prothèse. Le Règlement sur le soin des anciens combattants, qui est entré en vigueur le 1er octobre 1984, régit les soins de longue durée des anciens combattants admissibles.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme des Affaires des anciens combattants est de fournir l'aide nécessaire au bien-être physique, mental, social et financier des anciens combattants, des personnes à leur charge et d'autres ayants droit.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Comme l'indique le tableau 3, le Programme des Affaires des anciens combattants est réparti en quatre activités dont deux, à savoir l'aide sociale et soutien du revenu et les services de santé, jouent un rôle prépondérant dans la réalisation des objectifs du Programme.

2. Rétrospective du rendement financier

Tableau 2 : Rétrospective du rendement financier de 1983-1984 (en milliers de dollars)

1983-1984		
	Budget principal	Différence
Aide sociale et soutien du revenu	470,998	(8,106)
Service de santé	204,571	(21,567)
Gestions des contrats	6,331	(656)
Immobiliers	37,375	(353)
Administration du Ministère	718,922	(30,682)
	749,604	

La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal est surtout attribuable aux facteurs suivants:

(en milliers de dollars)

- les versement totaux nécessaires pour les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils ont été d'environ 3 % moins élevés en partie à cause des taux d'inflation moins élevés qu'on n'avait prévu; (15,500)
- les dépenses pour le Programme pour anciens combattants avançant en âge ont été moins élevées par suite du taux d'inflation et du coût par client qui ont été moins élevés qu'on n'avait prévu; (2,600)
- les contributions versées aux provinces respectives conformément aux accords de cession des hôpitaux du Ministère ont été moins élevées, surtout à cause de retards dans la construction. (12,100)

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme en 1983-1984 ont été les suivants :

- la somme de \$421,605,000 a été versée à 88,638 clients combattants et de la partie XI de la Loi sur les allocations de guerre pour les civils;
- la somme de \$204,571,000 a été versée à des clients, ou en leur nom, pour des soins médicaux, les prestations du Programme pour anciens combattants avançant en âge et les frais d'administration connexes et pour les accords de cession des hôpitaux. De ce total, la somme de \$3,185,00 a été versée à 2,924 clients comme prestations du Programme pour anciens combattants avançant en âge;
- plusieurs réalisations importantes dans l'achèvement des projets de développement des systèmes (page 2-20); et
- l'achèvement de la revue du traitement administratif des AAC et des AgC et des lois qui les régissent (voir page 2-20).

(en milliers
de dollars)

- augmentation des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC) attribuable à une nouvelle mesure législative 16,800
- besoins additionnels au chapitre des traitements pour l'administration courante (36 A-P) et le parachèvement de la réinstallation (22 A-P) 2,200
- besoins additionnels au chapitre des traitements pour certains postes tels que l'élargissement du Programme pour anciens combattants avançant en âge (11 A-P), l'harmonisation du traitement administratif des AAC et des AGC avec le traitement de la sécurité de la vieillesse (16 A-P) et l'hôpital Sainte-Anne (11 A-P) 2,400
- subvention additionnelle pour l'élargissement du Programme pour anciens combattants avançant en âge 2,400
- fonds additionnels pour couvrir le coût des services communs 2,200
- réduction des contributions nécessaires aux termes des accords de cession des hôpitaux, attribuable à des retards dans la construction 21,500
- diminution du coût des soins prolongés à l'hôpital Deer Lodge attribuable à une modification du tarif journalier 3,200
- diverses dépenses, constituées de divers petits postes 1,300

Explication des prévisions de 1984-1985 : Les prévisions de 1984-1985 (qui sont fondées sur les renseignements à la disposition de la gestion 31 août 1984) sont de 2.1 million de dollars ou de moins de 1 % inférieures au montant de 780 millions de dollars indiqués dans le Budget des dépenses principal de 1984-1985 (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 2-4). La différence de 2.1 million de dollars provient des principaux éléments de compensation suivants :

- augmentation des autres besoins relatifs aux services de santé achetables à l'augmentation des besoins des bénéficiaires admissibles 2,000
- contribution à la province de l'Ontario pour :
 - la construction de l'aile Western Counties, à l'hôpital Parkwood 4,800
 - le remplacement de l'aile G au Centre médical Sunnybrook 2,100
- diverses dépenses constituées de divers petits postes 700
- diminution des coûts attribuable au parachèvement de la réinstallation, ce qui comprend une réduction de 112 années-personnes et des réductions de 36 années-personnes pour l'administration courante (10,700)
- selon une projection, les dépenses des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils en 1985-1986 devaient d'abord s'élever à 12.4 millions de dollars de plus que la prévision du Budget des dépenses principal de 1984-1985. Les nouvelles dispositions législatives ont augmenté la prévision de la dépense, mais cela n'a pas été inclus dans le Budget des dépenses principal de 1985-1986. (4,400)
- diminution de 55 années-personnes pour diverses raisons 1,400
- diminution de certain coûts des systèmes axés sur les clients, ce qui comprend une réduction des coûts nécessaires en 1984-1985 mais non ceux de 1985-1986 1,000

2. Etat financier récapitulatif par activité

Le tableau 1 ci-après indique les besoins financiers par activité du Programme des Affaires des anciens combattants pour l'année budgétaire et pour l'exercice financier en cours.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	Différence	Détails à la page	
			2-23	2-30
Aide sociale et soutien du revenu	507,726	523,593	(15,867)	
Services de santé	258,649	207,275	51,374	
Gestion des contrats				2-37
Immobiliers	9,109	9,304	(195)	
Administration				2-41
du Ministère	26,655	38,323	(11,668)	
802,139	778,495	23,644		
3,521	3,739	(218)		
Années-personnes autorisées				

Explication de la différence: Les besoins financiers en 1984-1985 sont de 3 % ou 23.6 millions de dollars plus élevés que les dépenses prévues de 1984-1985.

L'augmentation est attribuable surtout aux facteurs suivants:

- augmentation des traitements et des achats attribuable à l'inflation 8,100
- contributions aux provinces respectives conformément aux accords de cession des hôpitaux du Ministère 17,300
- élargissement du Programme pour anciens combattants avançant en âge 6,100

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1985-1986

1. Points saillants

Au cours de 1985-1986, le Programme des Affaires des anciens combattants prévoit les résultats suivants:

- La somme de \$466,565,000 en prestations de soutien du revenu sera versée directement à 85,953 clients en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (voir page 2-26).

- La somme de \$258,649,000 sera versée à des clients, ou en leur nom, pour des soins médicaux et les frais d'administration nécessaires et pour les accords de cession des hôpitaux. De ce total, la somme de 14 millions de dollars se rapporte au Programme pour anciens combattants avançant en âge afin de fournir des services à 6,000 anciens combattants âgés.

- Le traitement administratif des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils sera harmonisé, d'ici avril 1986, avec le Programme de la sécurité de la vieillesse et du supplément de revenu garanti qui est administré par Santé et Bien-être social Canada. Cela permettra de réaffecter des années-personnes à l'élargissement du Programme pour anciens combattants avançant en âge (voir page 2-19).

Utilisation des crédits de 1983-1984

Dépenses budgétaires votées					
Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle			
\$	\$	\$			
Dépenses budgétaires statutaires					
Ministre des Affaires des anciens combattants - Traitement et allocation pour automobile					
39,100	40,975	40,975	Crédits de réadaptation et remboursement, en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants		
202,000	62,805	62,805	Rajustement des engagements actuels de l'assurance des soldats de retour au pays (Loi de l'assurance des soldats de retour au pays - S.R., c.54).		
63,000	16,116	16,116	Rajustement des engagements actuels de l'assurance des anciens combattants (Loi sur l'assurance des anciens combattants - S.R., c. V-3).		
746,000	606,352	606,352	Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8 de la Loi sur les indemnités de service de guerre		
20	20	20	Réduction des avances accordées en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants		
9,413	9,413	9,413	Remboursements des montants inscrits aux recettes au cours des années précédentes		
11,795	11,795	11,795	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.		
13,047,000	14,521,000	14,521,000			
14,097,100	15,268,476	15,268,476			
749,604,100	751,306,860	718,922,610	Total du Programme - Budgétaire		

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars) Budget principal 1985-1986

Budgetaire		Total		Budget principal 1984-1985	
Années- fonction- Dépenses	Personnes nément en	Années- fonction- Dépenses	Personnes nément en	Années- fonction- Dépenses	Personnes nément en
autorisées	capital	autorisées	capital	autorisées	capital
Aide sociale et soutien du revenu					
556	28,010	137	479,579	507,726	497,15
Service de santé					
2,288	210,087	1,380	47,182	258,649	241,86
Gestion des contrats immobiliers					
191	6,984	25	2,100	9,109	9,38
Administration du Ministère					
486	26,584	71	-	26,655	32,21
3,521	271,665	1,613	528,861	802,139	780,62

Numéros	Ministères et organismes	Budget principal
des crédits	(dollars)	1985-1986

Programme des Affaires des anciens combattants

1	Affaires des anciens combattants - Dépenses de fonctionnement; entretien de propriétés, y compris les dépenses afférentes à des travaux de génie, de recherches techniques et autres qui n'ajoutent aucune valeur tangible à la propriété immobilière, aux taxes, à l'assurance et au maintien des services publics; autorisation, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, d'effectuer des travaux de réparation nécessaires sur des propriétés construites en vertu de contrats particuliers à prix ferme et destinées aux anciens combattants, afin de corriger des défauts dont ni l'ancien combattant ni l'entrepreneur ne peuvent être tenus financièrement responsables ainsi que tout autre travail qui s'impose sur d'autres propriétés afin de sauvegarder l'intérêt que le Directeur y possède	525,793,000
5	Affaires des anciens combattants - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor.	525,793,000

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$785,509,600 pour le Programme des Affaires des anciens combattants pour 1985-1986. Des dépenses supplémentaires de \$16,629,400 ont été autorisées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Budget principal 1984-1985	Crédits (en milliers de dollars)
----------------------------------	----------------------------------

Programme des Affaires des anciens combattants	
1	Dépenses de fonctionnement
5	Subventions et contributions
(S)	Ministre des Affaires des anciens combattants - Traitement et allocation pour automobile
42	
(S)	Fonds pour la réserve pour prestations conditionnelles, loi sur les terres destinées aux anciens combattants
2,100	
(S)	Crédits de réadaptation et remboursements en vertu de l'article 15 de la loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité avec la loi sur les terres destinées aux anciens combattants
102	
63	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays
803	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants
(S)	Contributions aux régimes d'avant- tages sociaux des employés
13,519	
802,139	Total du Programme

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Extrait du volume II des Comptes publics

Section I

Aperçu du Programme

- A. Plans pour 1985-1986
- 1. Points saillants
- 2. Etat financier récapitulatif par activité
- B. Rendement récent
- 1. Points saillants
- 2. Rétrospective du rendement financier
- C. Données de base
- 1. Introduction
- 2. Mandat légal
- 3. Objectif du Programme
- 4. Plan d'exécution du Programme
- D. Perspective de planification
- 1. Contexte
- 2. Initiatives
- 3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement
- 4. Efficacité du Programme

2-8
2-9
2-12
2-13
2-14
2-14
2-14
2-14
2-18
2-19
2-20
2-21

Section II
Analyse par activité

- A. Aide sociale et soutien du revenu
- B. Services de santé
- C. Gestion des contrats immobiliers
- D. Administration du Ministère

2-23
2-30
2-37
2-41

Section III
Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
- 1. Dépenses par article
- 2. Dépenses en personnel
- 3. Paiements de transfert
- B. Analyse des coûts
- C. Lois et règlements concernant le Programme des Affaires des anciens combattants

2-43
2-44
2-45
2-47
2-48

Plan de dépenses
Programme des Affaires des
anciens combattants
1985-1986

Priorités de l'organisation

Au sein de l'organisation, on accorde une priorité absolue à la prestation compétente de services qui répondent aux besoins des clients. C'est pourquoi les points suivants font constamment l'objet d'une recherche ou d'une amélioration:

- s'efforcer activement de respecter les délais d'exécution souhaités;
- étudier et prendre des moyens pour améliorer des services et des communications destinés à des clients âgés de plus en plus nombreux, dont certains souffrent d'invalidités graves;
- perfectionner les systèmes d'information de gestion en vue d'améliorer la capacité d'établir des prévisions; et
- mettre en application des méthodes pour simplifier et accélérer le mode de fonctionnement.

Plan de dépenses de l'organisation

Le tableau 4 présente le plan de dépenses de l'organisation. Toutes les dépenses proposées sont des dépenses budgétaires.

Tableau 4: Plan de dépenses de l'organisation (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1985-1986	Prévu 1984-1985	\$	% Différence
Programme des Affaires des anciens combattants	802,139	778,495	23,644	3.0
Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	1,636	1,599	37	2.3
Programme du Conseil de révision des pensions	1,209	1,148	61	5.3
Programme de la Commission canadienne des pensions	767,564	734,465	33,099	4.5
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	4,899	4,586	313	6.8
	1,577,447	1,520,293	57,154	

a) Le requérant, par l'entremise de son avocat, envoie une demande d'audition à l'Administration centrale de la Commission canadienne des pensions. Celle-ci accuse réception de la demande.

b) L'exposé du cas est préparé et posté à l'avocat.

c) L'avocat fait savoir à la CCP que le cas est prêt à être entendu.

d) Une date d'audition est fixée.

e) La demande est jugée. Le comité entend la preuve du requérant et des témoins et l'argumentation présentée par l'avocat.

f) Le reste de la procédure est le même que celle des étapes e) à g) de la première demande.

3. Appel devant le Conseil de révisions
des pensions

a) Le requérant, par l'entremise de son avocat, informe le Conseil de révision des pensions (CCP) de son désir d'interjeter appel.

b) Le Conseil de révision des pensions demande la documentation sur le cas à la Commission canadienne des pensions, et celle-ci accède à la demande.

c) Le Conseil de révision des pensions envoie la documentation à l'avocat et attend d'être avisé que le cas est prêt à être entendu.

d) Le cas est inscrit au rôle, entendu et jugé.

e) Si la décision est favorable, le Conseil de révision des pensions en informe la Commission canadienne des pensions. Si la décision n'est pas favorable, le requérant peut interjeter appel devant une cour fédérale ou présenter une demande de modification de la décision du Conseil en appuyant celle-ci sur une nouvelle preuve ou en alléguant une erreur de fait ou de droit.

Tableau 3 : Traitement des demandes et des appels concernant les pensions

Procédure applicable aux pensions		
Étape	Activité	Responsable
1. Première demande		
a)	Le requérant entre en contact avec un avocat (Bureau de services juridiques des pensions, Légion royale canadienne, etc.) pour faire savoir son intention de présenter une demande.	Requérant
b)	L'avocat présente un avis d'intention à la Commission canadienne des pensions.	Avocat
c)	L'avocat obtient le dossier, les documents du service, les rapports médicaux pertinents, etc.; il prépare le cas et présente une demande à la Commission canadienne des pensions (CCP).	Avocat
d)	La demande est inscrite; on en accuse réception; le précis médical est préparé, l'opinion médicale est préparée et le cas est présenté aux commissaires qui jugent la demande.	CCP
e)	Si la décision n'est pas favorable, le requérant est informé de ses droits d'appel. Si elle est favorable, un examen médical est exigé pour déterminer le degré de l'invalidité actuelle.	CCP
f)	Un examen médical est fait et la recommandation de l'octroi d'une pension est présentée à l'Administration centrale de la Commission canadienne des pensions pour y être approuvée.	CCP
g)	La documentation est envoyée au Paiement des pensions pour y être traitée et pour qu'on fasse une demande de chèque. Le requérant est informé du montant de la pension.	CCP Ministère des Affaires anciens combattants

Procédure applicable aux pensions : Ensemble, le Bureau de services juridiques des pensions, la Commission canadienne des pensions et le Conseil de révision des pensions sont les trois organismes qui s'occupent du traitement des demandes de pension. Au stade initial, tout ancien membre des forces armées, certains civils ou leurs conjoints survivants respectifs ou d'autres personnes qui croient avoir le droit de demander une prestation peuvent présenter une demande à la Commission canadienne des pensions. Après les demandes initiales, il y a un certain nombre d'étapes au cours desquelles un requérant peut présenter d'autres preuves pour appuyer sa réclamation. Le tableau 3 présente les étapes principales du traitement des demandes de pension et les organismes compétents à chaque étape.

- b) Si celle-ci ne lui donne pas satisfaction, le requérant ou le Bureau de services juridiques des pensions (BSJP), si le requérant le lui demande, a la possibilité de présenter un avis d'intention d'interjeter appel auprès de la CAAC dans les 60 jours suivant la réception de la décision ou sujet de la demande de réparation, et de préparer un appel.
3. Appel
- a) Ayant reçu l'avis d'appel, l'analyste des cas de la CAAC demande la documentation au bureau régional des Services aux anciens combattants de la CAAC. L'analyste des cas doit réviser le cas et présenter à la Commission des allocations aux anciens combattants des recommandations écrites en vue d'une décision.
- b) L'analyste des cas doit réviser le cas et présenter le cas à la Commission des allocations aux anciens combattants.
- c) A la date voulue, le requérant ou le Bureau de services juridiques des pensions peuvent présenter le cas à la Commission des allocations aux anciens combattants.
- d) La Commission des allocations des anciens combattants rend une décision et, si celle-ci ne lui donne pas satisfaction, le requérant peut demander à la Commission de réviser sa décision ou interjeter appel devant les cours fédérales.

Commission (CAAC)

Requérant
Bureau de
services juridiques
des pensions

Analyste
des cas
de la CAAC

Analyste
des cas
de la CAAC

Requérant
BSJP

Le tableau 2 présente les étapes principales du traitement des demandes d'allocations aux anciens combattants.

Tableau 2 : Traitement des demandes d'allocations

Procédure applicable aux allocations aux anciens combattants		
Étape	Activité	Responsable
1. Demande		
a)	Le requérant ou son représentant prépare une demande ou bien demande au conseiller du bureau de district des Services aux anciens combattants de le faire. Celle-ci est envoyée au bureau régional des Services aux anciens combattants	Requérant ou son représentant
b)	Une décision est rendue par un commis à l'admissibilité des Services aux anciens combattants qui informe le requérant de la décision et lui fait savoir qu'il a 60 jours pour demander une réparation au Ministre par l'entremise du Directeur général régional des Services aux anciens combattants, si la décision ne le satisfait pas.	Commis à l'admissibilité
c)	Le commis à l'admissibilité calcule l'allocation et un versement mensuel est envoyé au requérant.	Commis à l'admissibilité
d)	La Commission des allocations aux anciens combattants (CAAC) peut annuler toute décision rendue.	CAAC
2. Demande de réparation		
a)	Le directeur général régional des Services aux anciens combattants (DGRSAC) révisé la décision initiale et informe le requérant de sa décision.	DGRSAC

C'est auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants que les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et les allocations de guerre pour les civils peuvent interjeter appel ou demander un réexamen.

La Commission canadienne des pensions administre le Programme de la Commission canadienne des pensions et applique la Loi sur les pensions, les parties I à X de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils ainsi que plusieurs autres lois, ordonnances et règlements qui prévoient l'octroi de pensions et de prestations en dédommagement d'une invalidité ou d'un décès attribuable au service militaire ou à tout autre service admis. Les services de la Commission sont offerts aux anciens combattants par l'entremise d'une administration centrale qui a des bureaux de district dans chaque province.

Le Conseil de révision des pensions est chargé de régler toutes les questions d'interprétation de la Loi sur les pensions, d'étudier les décisions dont interjettent appel les anciens combattants, certains civils ou les personnes à leur charge respective qui ne sont pas satisfaits des décisions finales de la Commission canadienne des pensions, et de statuer sur ces appels.

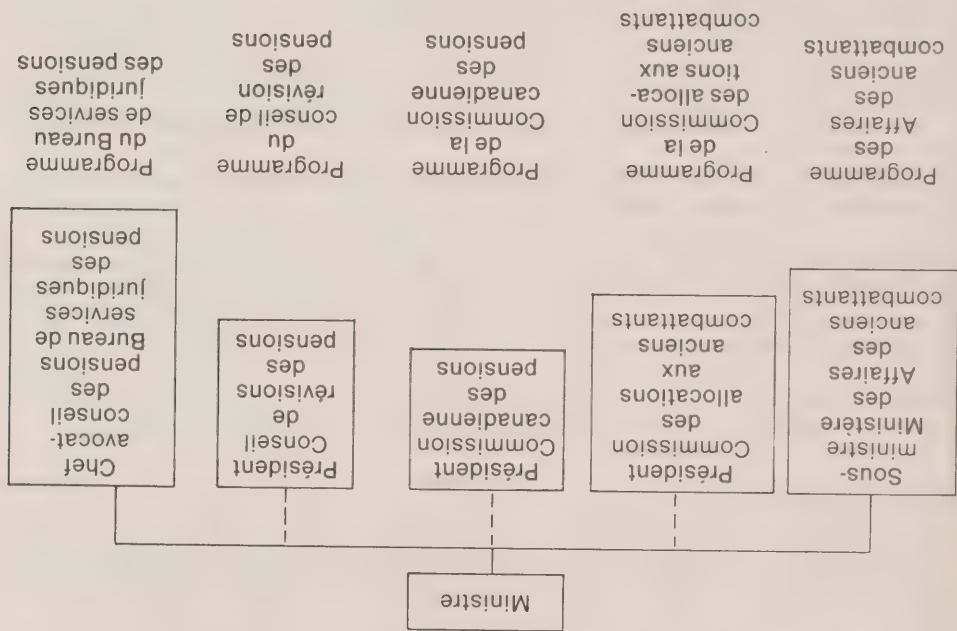
Le Bureau de services juridiques des pensions offre des services d'aide juridique aux requérants qui désirent établir leur droit à des prestations en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes. Cette aide peut être obtenue à toutes les étapes de la procédure applicable aux pensions. Par suite d'une récente modification de la Loi sur les allocations aux anciens combattants, le Bureau représente maintenant les requérants qui interjettent appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants. Les services du Bureau sont offerts par l'entremise d'une administration centrale à Charlottetown et des bureaux de district situés dans chaque province.

Procédure applicable aux allocations aux anciens combattants : Le projet de loi C-39, tel qu'approuvé par le Parlement en 1984, a apporté des modifications importantes à la structure des décisions et des appels qui régissent le fonctionnement du Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils. Les Autorités régionales des allocations aux anciens combattants (ARA) ont été abolies à compter du 1^{er} octobre 1984 et remplacées par une structure plus efficiente et plus adaptée en matière de décision. De plus, les directeurs généraux régionaux, du secteur des Services aux anciens combattants, sont devenus le premier palier de révision pour les appelants qui ne sont pas satisfaits des décisions initiales. Pour améliorer le traitement des appels, le Bureau de services juridiques des pensions est maintenant autorisé à représenter les appelants lors des auditions tenues par la Commission des allocations aux anciens combattants.

Organisation et programmes des Affaires des anciens combattants

Les Affaires des anciens combattants sont dirigées par un ministre qui est comptable au Parlement du ministère des Affaires des anciens combattants et du Bureau de services juridiques des pensions. Le Ministre est également comptable au Parlement de la Commission canadienne des pensions, du Conseil de révision des pensions et de la Commission des allocations aux anciens combattants. Pour assurer un soutien aux organismes centraux et les groupes d'intérêts des clients, le ministère des Affaires des anciens combattants a constitué à Ottawa le secteur des opérations dans la Capitale nationale. La Commission canadienne des pensions est représentée par le groupe central d'Ottawa. Le tableau 1 présente l'organigramme des Affaires des anciens combattants.

Tableau 1: Organigramme des Affaires des anciens combattants



Le ministère des Affaires des anciens combattants, qui administre le Programme des Affaires des anciens combattants, offre un soutien financier sous forme d'allocations et de services de soins aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et aux survivants par le biais d'une administration centrale située à Charlottetown et de bureaux régionaux et de district situés un peu partout au Canada. Il fournit aussi des services de consultation et d'aide aux anciens combattants pour que ceux-ci gèrent le bien-fonds acquis aux termes de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants ou qu'ils obtiennent le titre de ce bien-fonds.

Rôles et attributions

En reconnaissance de la contribution unique des anciens combattants et de certains civils aux efforts de guerre et de maintien de la paix que le Canada a déployés durant les dernières décennies, le gouvernement canadien a instauré divers programmes d'aide spécialement conçus pour ces personnes. Les éléments suivants forment l'essence même des prestations d'aide accordées aux anciens combattants et à certains civils, à leurs survivants et aux personnes à leur charge :

- le programme des pensions, qui prévoit des indemnités à l'égard d'un décès ou d'une invalidité, quel que soit le revenu des bénéficiaires (dans quelques cas, cependant, l'octroi des prestations est discrétionnaire et fonction du revenu);
- le programme des soins liés à une invalidité ouvrant droit à pension qui comprend les soins médicaux à domicile; et la fourniture de services non assurés (médicaments, lunettes, etc., soins dans un établissement ministériel ou contractuel ou non contractuel) aux anciens combattants admissibles;

- le programme de soutien du revenu, dans le cadre duquel des allocations d'indemnisation sont versées aux anciens combattants qui ont des difficultés financières à cause des effets impondérables de la guerre;

- les services d'aide juridique offerts à tous les niveaux de la procédure applicable aux pensions, et pour représenter les requérants qui interjettent appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants;

- un organisme auquel les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la Loi sur les pensions au anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, peuvent interjeter appel ou demander une révision;

- un tribunal qui rend des décisions finales au sujet des demandes de pension présentées en vertu de la Loi sur les pensions; et
- une aide et des services aux anciens combattants qui se sont établis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants afin qu'ils puissent acquérir les titres des propriétés sur lesquelles ils se sont établis.

Résumé de l'organisation	1 - 1
Programme des Affaires des anciens combattants	2 - 1
Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	3 - 1
Programme du Conseil de révision des pensions	4 - 1
Programme de la Commission canadienne des pensions	5 - 1
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	6 - 1

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence et c'est pourquoi il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend six chapitres. Le premier présente l'organisation. Les cinq autres présentent le plan de dépenses de chaque programme de l'organisation. Il convient de signaler que, dans le Budget des dépenses de 1985-1986, l'ancien Programme des pensions a été scindé pour devenir le Programme de la Commission canadienne des pensions et le Programme du Conseil de révision des pensions.

Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le Programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. On y trouve aussi des extraits du volume II des Comptes publics. Ils aideront à évaluer le rendement financier du Programme au cours du dernier exercice.

Le plan de dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants est divisé en trois sections. Chaque section fournit plus de détails que la précédente sur le Programme. La section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuels. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur d mieux comprendre le Programme.

Les plans de dépenses du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants, du Programme du Conseil de révision des pensions, du Programme de la Commission canadienne des pensions et du Programme du Bureau de services juridiques des pensions comprennent deux sections. La section I donne un aperçu détaillé du Programme, comprenant une description ainsi que des données de base, les objectifs du Programme et une perspective de planification. La section II fournit, sur les coûts et les dépenses par article, des renseignements additionnels qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme. Pour les lecteurs qui veulent des renseignements de nature financière, le plan de dépenses des Affaires des anciens combattants à la Partie I renvoie à la page du tableau des besoins financiers dans le plan de dépenses de chaque Programme. Lorsqu'il y a lieu, chacun de ces tableaux renvoie à son tour à des renseignements plus détaillés sur chacune des activités d'un programme.

Budget des dépenses 1985-1986

Partie III

Affaires des anciens
combattants Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. La Partie II renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1985

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents librai*res* agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1986-III-49
Canada: 12.00 \$
à l'étranger: 14.40 \$

Prix sujet à changement sans avis préalable

Affaires des anciens
combattants Canada

Budget
des dépenses
1985-1986



Partie III

Plan de dépenses

JUL 13 1988

